BOLETIN OFICIAL

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO VI. — NÚM. 1861 | **Buenos Aires, mártes 7 de Noviembre de 1899** | DIRECCIÓN: Sección de Publicaciones del Ministerio de Justicia é I. Pública

Art. 4° Los documentos que en él se inserten, serán tenidos por auténticos y obligatorios por efecto de esa publicación.—*(Acuerdo de 2 de Mayo de 1893 sobre creación del Boletin Oficial).*

SUMARIO

CRÓNICA ADMINISTRATIVA

AVISOS OFICIALES

MINISTERIO DE HACIENDA

Ley sobre contribución territorial.

Buenos Aires, Noviembre 6 de 1899.

Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., Sancionan con fuerza de—

LEY:

Artículo primero.—Todos los terrenos y edificios de propiedad particular en la Capital de la República, pagarán por contribución territorial el cinco por mil anual, con arreglo á la avaluación practicada para el año de mil ochocientos noventa y seis.

Los terrenos y edificios de propiedad particular en los Territorios Nacionales, abonarán el mismo impuesto sobre una nueva avaluación.

En el caso de construcciones de nuevos edificios que se terminen durante el año, serán estos avaluados en la misma forma en que se ha practicado la avaluación de mil ochocientos noventa y seis.

Artículo segundo.—Los avaluadores entregarán á cada propietario las boletas de avaluación, expresando la cuota que le corresponda abonar; pero el hecho de no recibirla, no será excusa para no pagar el impuesto sobre los edificios concluidos en el curso del año, debiendo los propietarios reclamar dichas boletas, á fin de poder presentar sus reclamos ante quien corresponda, si consideran alta la avaluación.

Artículo tercero.—La Oficina de Impuesto Territorial y Patentes, procederá á la avaluación de las propiedades que no figuren en los registros existentes, respecto de las cuales se podrá entablar reclamación ante un jurado compuesto de cinco de los mayores y más idóneos contribuyentes, designados por el Poder Ejecutivo.

El cargo de jurado será obligatorio y gratuito.

En el caso que no hubiera sido avaluado un inmueble, el impuesto que se adeude, y el del año vigente, se cobrará sin recargo de multa, siempre que sea abonado dentro de los diez días siguientes á la entrega de la boleta en la Capital de la República, y treinta días en los territorios nacionales.

Artículo cuarto.—Quedan exceptuados del pago del impuesto territorial:

a) Los templos destinados á todo culto religioso;

b) Los conventos, las casas de corrección y beneficencia, con excepción de las propiedades que les den renta;

c) Las propiedades del Gobierno Nacional;

d) Las propiedades de la Municipalidad y Consejos Escolares;

e) Las propiedades que pertenezcan á la provincia de Buenos Aires, ocupadas por establecimientos públicos de la misma;

f) Las escuelas públicas y las particulares donde se enseñe gratuitamente, y en idioma nacional, por lo menos á treinta niños pobres;

g) Las propiedades exceptuadas por leyes especiales.

Artículo quinto—El Poder Ejecutivo señalará la fecha en que debe efectuarse el pago del impuesto territorial, y los contribuyentes que no lo efectúen en la misma, incurrirán en una multa de cinco por ciento sobre la respectiva cuota por el primer mes de retardo, quince por ciento por el segundo, y treinta por ciento por los meses subsiguientes.

Artículo sexto—El cobro por apremio se hará con arreglo á los procedimientos establecidos en el Titulo XXV de la Ley número cincuenta, de catorce de Setiembre de mil ochocientos sesenta y tres, por los cobradores fiscales dependientes de la Administración del ramo, los que tendrán como remuneración el cincuenta por ciento de las multas percibidas. Los cobradores no estarán obligados á acompañarse de letrados en sus gestiones judiciales.

Artículo Séptimo—La personeria de estos cobradores quedará justificada con la presentación en el expediente de la nota de su nombramiento.

Artículo octavo.—Bastará como título para el apremio, la constancia de la falta de pago, expedida por el jefe de la sección ministerial que corresponda, visada por el Administrador General de Impuesto Territorial, Patentes y Sellos.

Artículo noveno.—En presencia del título, el Juez librará mandamiento al alguacil del Juzgado, para que requiera el pago al deudor, y no haciéndolo en el acto, procederá al embargo del bien raiz que adeuda el impuesto territorial ó sobre la renta que produzca.

En este juicio no se admitirán otras excepciones que las de:

Falta de personería;

Falsedad del título;

Pago;

Prescripción.

Artículo décimo—Lo demás del juicio será regido por la ley de procedimientos.

Artículo undécimo.—La avaluación de los bienes raices en los territorios nacionales, á que se refiere el artículo primero, se hará bajo la dirección del respectivo Gobernador, por vecinos que designará ó por los funcionarios de su dependencia en los distritos ó secciones donde no existieran personas capaces de desempeñar el cargo.

Artículo duodécimo.—Esta avaluación se empezará á practicar el primero de Enero y deberá quedar terminada el quince de Febrero.

Artículo décimo tercero—Los Gobernadores deberán remitir al Ministerio de Hacienda, un duplicado del padrón, en los quince dias siguientes á la terminación de la avaluación. Revisado el padrón, y con las correcciones que pudiera hacer y su visto bueno, será devuelto al Gobernador respectivo.

Artículo décimo cuarto—Terminados los padrones, el Ministerio de Hacienda abrirá un término de treinta dias, dentro de los cuales podrán indistintamente reclamar los contribuyentes ó ante un jurado constituido en el asiento de la Gobernación por cuatro propietarios designados y presididos por el Gobernador, ó en esta capital ante un jurado compuesto del mismo número de propietarios, designados por el Ministerio de Hacienda.

Artículo décimo quinto.—Queda autorizado el Poder Ejecutivo para fijar los términos, dentro de los cuales deba hacerse el pago de la contribución en los territorios nacionales, sin necesidad de que sea uniforme para todos estos, y á medida que venza el término para los reclamos.

Artículo décimo sexto.—El pago del impuesto podrá hacerse indistintamente en la Administración General del ramo en la Capital Federal, ó en las colecturías establecidas en los territorios, ó en la tesorería de la Gobernación.

Artículo décimo séptimo—El cobro por apremio en los territorios nacionales se hará en la misma forma que en la Capital Federal, nombrándose por los gobernadores, personas encargadas de esas gestiones, las que recibirán como única compensación la mitad de las multas que hagan ingresar.

Artículo décimo octavo—La avaluación y cobro del impuesto sobre las propiedades de particulares situadas en los ejidos de los pueblos, comprende á las respectivas municipalidades.

Artículo décimo noveno—Los compradores de tierras fiscales, están obligados á registrar sus títulos ó certificados de compra en la Administración de Contribución Territorial y Patentes, dentro de los dos meses de la adquisición. Los que no lo hi-

cieran quedan sujetos al pago de las multas por los años que resulten vencidos en el momento de la inscripción.

Artículo vigésimo—No podrá extenderse escritura de venta, permuta ó otras que importen trasmisión de dominio, división, ó que establezcan gravámen sobre la propiedad, sin el certificado de la Administración del impuesto territorial de estar pago el impuesto hasta el año de la venta inclusive.

Artículo vigésimo primero.—La administración del impuesto territorial, no expedirá el certificado de que habla el artículo anterior, sin que previamente el escribano manifieste por escrito, la ubicación, extensión, lindero, valor por el cual se transfiere la propiedad, ó el de la obligación que sobre ella quiera establecerse, distinguiendo el valor del terreno y del edificio, si se trata de inmuebles edificados y el nombre y nacionalidad de los contratantes, si es venta condicional, cual la condición.

Si la escritura quedase sin efecto, después de haberse extendido el certificado, ó se alterase alguna de las condiciones manifestadas, el escribano deberá dar aviso á la administración del impuesto.

Artículo vigésimo segundo.—El escribano que no diera cumplimiento á lo dispuesto en el artículo vigésimo, ó alterase los hechos al hacerlo, sufrirá una multa de diez veces el valor de lo que la propiedad adeuda y será además suspendido en su funciones, por seis meses.

Artículo vigésimo tercero.—Las presentaciones escritas por reclamo sobre la avaluación ú otras causas posteriores al vencimiento del plazo para el pago, no se admitirán si no se hace previamente el depósito de la deuda en el Banco de la Nación.

Artículo vigésimo cuarto.—Si después de haberse expedido certificado de que una propiedad no adeuda impuesto, resultase que debe por uno ó más años, la propiedad se considerará libre y no habrá acción contra el nuevo adquirente.

En el caso previsto, la administración del ramo lo comunicará al Administrador General del Impuesto Territorial, Patentes y Sellos, á fin de que inicie las acciones necesarias contra el primitivo deudor y solicite del Poder Ejecutivo el inmediato castigo del empleado si resultare culpable.

Artículo vigésimo quinto.—Las propiedades sujetas al Impuesto Territorial, pagarán anualmente el uno por mil adicional. Del producido de este impuesto adicional, se destinará el treinta y seis por ciento para la Municipalidad de la Capital, y el sesenta y cuatro por ciento restante, para rentas generales.

Artículo vigésimo sexto.—La acción fiscal para el cobro del Impuesto de la Contribución Territorial, se extinguirá por la prescripción de cinco años, contados desde el día del vencimiento del término para el pago.

Artículo vigésimo séptimo—En los casos de apremio á que esta ley se refiere, no será de aplicación la fianza prescripta por el artículo trescientos veintiuno de la ley de procedimientos, citada en el artículo sexto.

Artículo vigésimo octavo—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, á treinta de Octubre de mil ochocientos noventa y nueve.

BARTOLOMÉ MITRE. MARCO AVELLANEDA.
B. Ocampo. *Alejandro Sorondo.*
Sec. del Senado. Secretario de la C. de DD.

(Registrada bajo el Nº 3870).

Por tanto:

Téngase por Ley de la Nación; cúmplase, comuníquese, publíquese, insértese en el Registro Nacional y archívese.

ROCA.
JOSÉ Mª ROSA.

Conversión de la emisión fiduciaria.

Buenos Aires, Noviembre 4 de 1899.

Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso etc., Sancionan con fuerza de—

LEY:

Art. 1º La Nación convertirá toda la emisión fiduciaria actual de billetes de curso legal en moneda nacional de oro, al cambio de un peso moneda nacional de curso legal por cuarenta y cuatro centavos de peso moneda nacional oro sellado.

Art. 2º El Poder Ejecutivo, en su oportunidad, fijará por decreto y con tres meses de anticipación, la fecha, modo y forma en que se hará efectiva la disposición del artículo anterior.

Art. 3º El Poder Ejecutivo procederá á formar una reserva metálica que se llamará "Fondo de Conversión", destinada exclusivamente á servir de garantía á la conversión de la moneda de papel.

Art. 4º destinase á la formación del "Fondo de Conversión":

1º Cinco por ciento de impuesto adicional á la importación;
2º Las utilidades del Banco de la Nación;
3º El producido anual de la liquidación del Banco Nacional, después de pagos los gastos de administración y el servicio de los títulos y deudas del Banco;
4º El producido de la venta del Ferro Carril Andino y á La Toma;
5º Los 6.967,650 pesos oro en cédulas nacionales á oro de propiedad de la Nación;
6º Los demás recursos que se destinen anualmente á este objeto en el presupuesto general.

Art. 5º Estos recursos serán depositados en el Banco de la Nación en la forma y plazos siguientes:

1º Desde la promulgación de esta ley, el 5 % adicional á la importación, será remitido directa y diariamente por las aduanas de la República, al Banco de la Nación ó sus sucursales;
2º Las utilidades del Banco de la Nación serán liquidadas semestralmente por el mismo Banco, convertidas á oro y pasadas á la cuenta del Fondo de Conversión;
3º El sobrante del producido de la liquidación del Banco Nacional, será liquidado y entregado anualmente al Banco de la Nación y convertido á oro por este;
4º Los 6.967.650 pesos oro de cédulas nacionales, serán negociados por el Poder Ejecutivo con el Banco Hipotecario Nacional, y su importe será entregado por este Banco al de la Nación, en los plazos que se convengan;
5º El producido del Ferro Carril Andino y á La Toma, asi que sea realizado, se entregará al Banco de la Nación.

Art. 6º El Banco de la Nación empleará el "Fondo de Conversión" exclusivamente en la compra-venta de giros sobre el exterior. El Poder Ejecutivo reglamentará especialmente esta Oficina de Giros.

Art. 7º Mientras no se dicte el decreto á que se refiere el artículo 2º, fijando la fecha y modo en que debe hacerse efectiva la conversión de la moneda de curso legal, la Caja de Conversión emitirá y entregará á quien lo solicite, billetes moneda de curso legal por moneda de oro sellado, en la proporción de un peso moneda de curso legal por cuarenta y cuatro centavos de peso oro sellado, y entregará el oro que reciba por este medio, á quien lo solicite, en cambio de moneda de papel, al mismo tipo de cambio.

La Caja de Conversión llevará una cuenta especial á los billetes que emita en cumplimiento del presente artículo y del oro que reciba en cambio.

Art. 8º El oro que reciba la Caja de Conversión, en cambio de billetes, no podrá ser destinado, en ningún caso, ni bajo órden alguna, á otro objeto que el de convertir billetes al tipo fijado, bajo la responsabilidad personal de los miembros de la Caja de Conversión ó empleados que consintieran la entrega.

Art. 9º Los impuestos que percibe la Nación en papel de curso legal ó en oro sellado, podrán ser satisfechos indistintamente en papel ó en oro al tipo fijado por esta ley.

Art. 10 Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, á treinta y uno de Octubre de mil ochocientos noventa y nueve.

BARTOLOMÉ MITRE. MARCO AVELLANEDA.
B. Ocampo. *Alejandro Sorondo.*
Secret. del Senado. Secret. de la C. de DD.

(Registrada bajo el núm. 3871).

Por tanto:

Téngase por ley de la Nación; cúmplase, comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
JOSÉ Mª. ROSA.

NOTA—Nueva publicación por haber aparecido la anterior con errores.

MINISTERIO DE JUSTICIA E INSTRUCCION PUBLICA

Autorización al Consejo N. de Educación para adquirir un inmueble.

Buenos Aires, Noviembre 4 de 1899.

De acuerdo con lo solicitado por el Consejo Nacional de Educación y con lo preceptuado por el artículo 57, inciso 24 de la Ley de 8 de Julio de 1884, sobre educación común,

El Presidente de la República—

RESUELVE:

Acordar al Consejo Nacional de Educación la autorización que solicita, para invertir hasta la suma de *nueve mil trescientos ochenta pesos moneda nacional*, tomada de los fondos que administra, en la adquisición del inmueble á que hace referencia, con destino al ensanche de un edificio escolar, en la Capital.

Vuelva, en su consecuencia, este expediente al Consejo Nacional de Educación.

ROCA.
O. MAGNASCO.

Nombrando un Profesor en la Escuela N. de Maestras de San Luis.

Buenos Aires, Octubre 3 de 1899.

Considerando satisfactoria la prueba rendida por el único inscripto para el concurso de provisión de la Cátedra de Idioma Nacional, vacante en la Escuela Normal de Maestras de San Luis, por renuncia de la Señora Bruna Páez de Diaz,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase, en propiedad, Profesor de Idioma Nacional en la Escuela Normal de Maestras de San Luis, al Señor Eulalio Astudillo.

Art. 2º Comuníquese, etc.

ROCA.
O. MAGNASCO.

Indemnización al dueño de la casa ocupada por la Escuela N. de Maestros de San Juan.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1899

Habiendo quedado desocupada la casa que el Gobierno tenia arrendada en la Ciudad de San Juan al Señor Cárlos Echegaray

con destino al funcionamiento de los cursos normales de la Escuela Normal de Maestros, y siendo equitativo conceder una indemnización al Señor Echegaray, por haberse verificado el desalojo antes del vencimiento del contrato de locación respectivo,

SE RESUELVE:

Acordar á dicho Señor D. Cárlos Echegaray, la suma de mil pesos moneda nacional, en el concepto de indemnización por el desalojo de la casa de que se trata, la que le será entregada el día 1° de Noviembre próximo.

Pase este expediente al Ministerio de Hacienda, para que se sirva disponer la entrega por la Tesorería General, al Señor Echegaray, de la expresada cantidad de mil pesos moneda nacional, la que deberá imputarse al Inciso 17, Item 51, Anexo E, del Presupuesto. Y avísese á quienes corresponda.

ROCA.
O. MAGNASCO

Anulación de una órden de pago.

Buenos Aires, Noviembre 6 de 1899.

Atento lo manifesdo por la Contaduria General,

El Presidente de la República,

RESUELVE:

Que por la Sección de Contabilidad del Ministerio de Justicia é Instrucción Pública, se proceda á practicar las anotaciones respectivas, de acuerdo con lo pedido por la mencionada Repartición, á quien se le devolverá el adjunto memorandum, á los efectos del caso.

ROCA.
O. MAGNASCO.

Aclaración de ciertos puntos sobre exámenes.

(Expediente 1ª 739).

El Señor Rector del Colegio Nacional Oeste de la Capital, ha solicitado aclaración de ciertos puntos sobre exámenes, formulando, al efecto, las siguientes preguntas:

1er punto—¿A qué forma de exámen oral deben someterse los alumnos de los Colegios Incorporados?—¿A la establecida en los artículos 208 y 200, inciso 2° del Reglamento de los Colegios Nacionales, ó en la forma prescripta por el artículo 24 del decreto de 28 de Marzo del corriente año?

2do. punto—¿El artículo 11 del decreto de 28 de Marzo es aplicable á los alumnos de los Colegios Incorporados y Libres?

¿Para los alumnos regulares, la pérdida del curso en una materia ó aplazamiento en tres, debe establecerse despues de los examenes complementarios de Febrero, ó bastara que esto suceda como resultado de las notas del año, sin derecho entonces a reparar el alumno la reprobación en el examen complementario de Febrero? ¿O tienen aplicación los artículos 223, 225 y 226 del Reglamento, reformado en Enero 14 del año actual?

3er punto—El alumno aplazado en una ó dos materias en los examenes de Febrero, ¿debe repetir todo el curso ó sólo las materias en que hubiere quedado aplazado?

Con este motivo se ha dictado la siguiente resolución:

Buenos Aires, Noviembre 6 de 1899.

Vuelva al Señor Rector manifestándole: *Respecto al primer punto*: Que los alumnos de los Colegios Incorporados y los Libres serán sometidos al exámen oral en la forma prescripta por el decreto de 28 de Marzo ppdo., pues si las disposiciones de los Reglamentos de los Colegios Nacionales sobre la materia se oponen á dicho decreto, debe considerarlas derogadas, de acuerdo con el artículo 33 de este último;—que el decreto de Setiembre 30 no deroga el de Marzo, sino en lo referente al exámen escrito de incorporados y libres.

Respecto al segundo punto: Que el artículo 11 del decreto de 28 de Marzo, es aplicable á los alumnos de Colegios Incorporados y á los oficiales y libres de los Colegios Nacionales, entendiéndose que ese artículo les impone la obligación de repetir el curso sin excepción de asignaturas, pero rindiendo nuevo exámen, en el siguiente año escolar, sólo de la materia en que fueron reprobados ó de las tres ó más en que resultaron aplazados; que respecto de los alumnos regulares, para que la reprobación ó aplazamiento surta sus efectos en las condiciones del mismo art. 11, basta que ella resulte de las notas obtenidas en el año; que no tienen aplicación las disposiciones del reglamento, modificadas en Enero del año actual, porque no armonizan con las del decreto de Marzo 28.

Respecto al tercer punto: Que el alumno aplazaso en una ó dos materias en los exámenes de Febrero, debe cursar de nuevo esas materias y no podrá ingresar al año inmediato superior sin tenerlas aprobadas.

MAGNASCO.

MINISTERIO DE GUERRA

Rechazo de las propuestas de licitación para la provisión de paño.

Buenos Aires, Octubre 30 de 1899.

Vista la presente nota producida por la Intendencia de Guerra, con motivo de la licitación para la provisión de paño de invierno, verificada el 16 del corriente, y de acuerdo con las consideraciones de la misma,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Rechánzase todas las propuestas de la licitación para la provisión de paño que se verificó el 16 del corriente;

Art. 2° Llámese nuevamente á licitación, tan solo por la cantidad de veinticinco mil metros (25.000 m.), que se entregarán el 15 de Febrero próximo.

Art. 3° La Intendencia de Guerra fijará la fecha de apertura de las nuevas propuestas.

Art. 4° Devuélvanse á los proponentes de la licitación dejada sin efecto, las garantías y vuelva á la Intendencia de Guerra, á sus efectos.

Art 5° Comuníquese, etc.

ROCA.
LUIS Mª. CAMPOS.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

Aceptación de la renuncia de los Miembros de la Comisión de vigilancia para la exportación de cereales del Puerto de Buenos Aires.

Buenos Aires, Noviembre 6 de 1899.

Atentas las causales expuestas por los Sres. Miembros de la Comisión de vigilancia para la exportación de cereales del Puerto de Buenos Aires, nombrados por decreto de 16 de Octubre último,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Acéptanse las renuncias interpuestas por los Sres. Dr. D. Faustino Alsina, D. José Etcheverry y D. Jorge Born, de los cargos de Presidente y Vocales, respectivamente, de la Comisión de vigilancia para la exportación de cereales del Puerto de Buenos Aires.

Art. 2° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

Nombramiento de los Miembros de la Comisión de vigilancia para la exportación de cereales del Puerto de Buenos Aires.

Buenos Aires, Noviembre 6 de 1899.

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Desígnase para componer la Comisión de vigilancia para la exportación de cereales en el Puerto de Buenos Aires, á los Sres Don Amadeo Jolly, como Presidente y Don Ernesto Grieben y Don Eliseo F. Canaveri, como Vocales.

Art. 2° Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional

ROCA.
EMILIO CIVIT.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Informes de la Dirección de Vias de Comunicación, de los Procuradores del Tesoro y General de la Nación y Decreto sobre aplicación de ciertas tarifas por el Ferro Carril del Sud.

Exmo. Señor:

El Centro Marítimo Nacional, se presenta en queja contra el Ferro Carril del Sud:

1° Por tener en vigencia tarifas diferenciales en aquellas estaciones, que como las del ramal Maipú á Mar del Plata, ramal de Necochea á Bahía Blanca, son puntos competitivos con los de transportes marítimos que efectúa el cabotaje Nacional;

2° Por desconocimiento de la Ley que acuerda el derecho de explotar el puerto de Bahía Blanca, en lo relativo á la vigencia de sus tarifas.

En lo que se refiere al primer punto de la queja, debe establecerse como cuestión previa, que las tarifas en vigencia y observadas por el Centro Marítimo, no han sido nunca aprobadas por el Poder Ejecutivo ni dependencia alguna de él, pues siempre que las ha comunicado ó proyectado, han sido fundamentalmente observadas por considerarlas contrarias al espíritu de la Ley General de Ferro Carriles y nocivas al desenvolvimiento del progreso de regiones que se encuentran perjudicadas por la aplicación de las tarifas en vigencia.

Hecha esta manifestación precisa de los hechos producidos, esta Dirección General pasa á estudiar bajo su faz legal, el caso ocurrente que encierra un excedente de vital importancia para distintas y numerosas regiones de la República entera.

Dice el ferro carril, que ejercita derechos propios reconocidos por las leyes contratos á que debe su existencia y que no pueden ser alterados por la sola voluntad de una de las partes, ó por lo menós sin razones de órden público que den origen á las leyes que los anulen.

Sostiene el ferro carril que su ley contrato le cuesta la facultad de establecer sus tarifas, siempre que el producto líquido de sus líneas no exceda de diez por ciento, y es en ella que se ampara para pretender demostrar que el Gobierno no puede impedirle que aplique la tarifa que le convenga para determinada localidad de su recorrido.

Esta cláusula del contrato del Ferro Carril del Sud, existe en la mayoría de las concesiones de ferro carriles, y al ponerla ó aceptarla el legislador, ha tenido por objeto atraer y favorecer la inversión de capitales extranjeros en la construcción de vías de comunicación, ofreciéndoseles con esto, la ventaja no pequeña y por el contrario, de gran consideración, de que el Gobierno no le exigirá, mientras no produzca el tanto por ciento fijado, la reducción de sus tarifas máximas, las que por regla general son fijadas por las Empresas, pero nunca debe ni puede racionalmente interpretarse esta cláusula, en el sentido de acordar al Ferro Carril la facultad de aplicar tarifas diferenciales.

No puede dársele esta interpretación por cuanto se opone á ella el espíritu de la ley de Ferro Carriles, que ha querido que dentro de las pequeñas limitaciones que se han fijado á las Empresas, por sus leyes contratos, subsista el principio de justicia y razonabilidad á que se refiere el artículo 44 de la ley.

Es lógico que estas palabras de suyo amplias en su significación, no constituyan una mera expresión de forma, y si es que

tiene razón de ser en el texto de la ley y se les reconoce alguna eficacia, es precisamente para este caso en el que se las debe aplicar, pues no es justo que se cobre el doble por tonelada kilómetro de carga, en un recorrido mas corto que en otro más largo.

El establecer esta afirmación absoluta no importa tampoco el desconocer que el Superior Gobierno, ejerza la facultad de aprobar ó implantar esta clase de tarifas cuando y donde lo crea necesario y conveniente, pues según el espíritu y la letra de la Constitución Nacional, es el Gobierno el encargado de propender al bienestar general, y propende á él, buscando el desarrollo del Comercio de la Nación, propendiendo al establecimiento de tarifas que favorezcan á determinadas regiones; pero de ahí, á delegar esta facultad como lo pretende el Ferro Carril del Sud, hay una gran diferencia, pues ni el Ejecutivo ni el mismo Congreso Nacional, lo pueden hacer, desde el momento que constituye una de las prerrogativas más preciosas que le acuerda la Constitución Nacional á los Poderes de la Nación.

Los intereses que son afectados por este medio de comunicación y transportes, son tan generales é importantes y ejercen las líneas férreas tan poderosa influencia en el desenvolvimiento de la vida económica de las regiones que atraviesan, que el Gobierno no podría dispensarse de intervenir en su funcionamiento y explotación, sin dejar á merced de las empresas cuyos actos son, por regla general, principalmente inspirados por un espíritu de lucro, el porvenir y bienestar de poblaciones enteras.

Dejar á las Empresas de ferro carriles, como lo pretende la del Sud, el derecho de establecer sin control alguno las tarifas que deben regir para el transporte en todas las secciones de sus líneas, importaría por parte del Gobierno, la abdicación en favor de aquellas de las funciones más fundamentales de su institución. Si las empresas pudieran fijar á su discreción las tarifas sin otro criterio que el de su interés particular, quedaría á su arbitrio el acelerar ó retardar el progreso de las localidades reconocidas por sus líneas, dando ó quitando á su antojo, favoreciendo ó arruinando pueblos y disponiendo, en fin, de la fortuna de los habitantes de esas regiones.

Cuando el Gobierno concedió á la Empresa del Ferro Carril del Sud, la construcción de sus líneas, no ha concedido ni podido conceder semejantes extraordinarias facultades; y las que á este respecto corresponden á los poderes públicos, no pueden ser cedidas ni enajenadas, porque su ejercicio exclusivo por el Gobierno, es una de las bases fundamentales del órden y organización establecidos por la Constitución y las Leyes del Estado.

El compromiso del Gobierno de no intervenir en la fijación de las tarifas sinó cuando el interés del capital invertido por la empresa llegue á un determinado límite, sólo significa dejar á este la libertad de fijarlas en cuanto á su monto.

El Gobieno cumple, pues, su compromiso absteniéndose de producir alteraciones en este sentido, pero no puede ir hasta donde pretende la empresa, porque á ello no se ha comprometido ni ha podido, como he dicho, comprometerse.

El derecho de fijar las reglas y principios según los cuales deben establecerse las tarifas, es cosa muy distinta del de determinar su importe: la empresa puede imponerlas tan altas como quiera dentro de los límites fijados y mientras el interés de su capital no exceda del determinado, pero no puede imponerlas arbitrariamente haciéndolas pesar de manera desigual sobre las distintas localidades.

El derecho de establecer estas reglas y drincipios correspode al Gobierno, porque su aplicación interesa al comercio y bienestar del país, y el Gobierno es el único habilitado para interpretar lo que á estos grandes intereses conviene, y determinar la forma de proveer á sus necesidades. La facultad de fijar estas reglas es, pues, de órden público y la Empresa del F. C. del Sud no ha podido nunca pensar que de ella pudiera desprendese el Gobierno.

Resulta de estas consideraciones que esta facultad correponde al Gobierno por derecho propio y como una consecuencia natural de las funciones constitucionales que le incumben, lo que significa que ha podido y puede ejercerla, aún cuando no existiera la disposición del artículo 44 de la Ley de Ferro Carriles, y otras correlativas, que no hacen sinó consagrarla.

Las consideraciones enunciadas como los antecedentes recordados, que no constituyen más que una mínima parte, de los que podrían citarse en oposición á la doctrina sostenida por el Ferro Carril del Sur, demuestra de una manera evidente, que al reservarse por parte de los Gobiernos el derecho de aprobar ó rechazar (homologar) tarifas diferenciales, obedece á la causa principal, sinó única, de no perjudicar el comercio y la industria de las regiones no beneficiadas por ellas.

No escapará al ilustrado criterio de V. E. que acordar á una Empresa el derecho de formular y poner en vigencia esta clase de tarifas, implica entregarle el progreso ó decaimiento comercial de las regiones por ella servida. Es admirable que razones de especulación comercial la induzcan en determinados casos, á favorecer una región con detrimento de otras y no es imposible que en otros lo fuese por simpatía y aún por razones políticas, lo que constituiría algo monstruoso.

Si esto es así, salta á la vista que las tarifas diferenciales perjudican ó pueden perjudicar á las regiones por ella no favorecidas.

Este principio de gobierno ha sido universalmente reconocido y todos los paises del mundo lo han consagrado en leyes especiales que reglan su comercio.

Al efecto, esta Dirección General cree oportuno citar algunos antecedentes de los muchos que fluyen en este caso.

Las leyes americanas y europeas con pequeñas variantes de forma, consignan el mismo principio, considerándolo no tan solo como un derecho propio del Gobierno, sino también como una facultad anexa é inalienable de la Administración superior, única autoridad que con criterio exclusivo é imparcial, puede, por su origen y naturaleza, interpretar el verdadero interés general. Consecuente con esta doctrina, la ley americana en en art. 4º citado, declara: "que será ilegal para el transporte de pasajeros ó mercaderías de igual naturaleza, en circunstancias y condiciones absolutamente idénticas, pedir un precio total más elevado por un recorrido mas corto que por otro mas largo de la misma línea, y en la misma dirección. El recorrido más pequeño debe en este caso constituir una parte del más largo, pero no importará autorizar á los agentes de transportes, dentro las cláusulas de esta ley, á cargar y recibir por una distancia menor igual compensación que la que correspondería por la distancia mayor, salvo el caso de solicitud dirigida á la comisión nombrada, de conformidad con esta ley en casos especiales y después de llenados todos los requisitos é investigaciones prescriptas, etc., etc.

La lectura de la disposición transcripta no deja duda alguna de la facultad que necesariamente debe tener el Gobierno para intervenir en la fijación de tarifas, evitando ó corrigiendo los abusos de las compañías, que puedan perjudicar ó estacionar el desarrollo y la prosperidad del comercio ó de las industrias.

La disposición citada ha venido á poner término a las controversias suscitadas con motivo de la consagración de aquel principio invocado ó establecido general ó parcialmente por los Estados Americanos Conducentes á este mismo resultado han sido: la resolución del Estado de Illinois en 1870, estableciendo un maximum de tarifas como así mismo, iguales derechos para iguales distancias, á fin de corregir los abusos del monopolio, resolución que ratificó una ley de 1871, la que, modificada después en 1873, dispuso que los *comisarios* serian encargados de redactar tarifas equitativas, hasta que las compañías probasen lo contrario ante el jury; la que en 1880 tomó la Cámara de Representantes al considerar el bill que reglamentaba los trasportes de estado á estado, considerando esta facultad como de competencia del poder federal.- Por ese bill se creaba una comisión de ferro carriles, análoga á la creada por el Parlamento inglés en 1873, á la que se acordaban amplias facultades y poderes para resolver las quejas á que dieran lugar las tarifas diferenciales y los sindicatos de ferro carriles.

Estas y otras medidas semejantes, han llegado á la conclusión, como se ha dicho, establecida en el citado art. 4º de la ley americana, corregida y enmendada en 1889 y 1891.

En Inglaterra, el Gobierno no se había reservado el derecho de control en las concesiones, circunstancias que aprovechaban las Empresas, atribuyéndose amplia libertad en la explotación de sus líneas. Convencido el parlamento del peligro que encerraba esta libertad sin límites en manos de las Compañías, instituyó una nueva jurisdicción, una autoridad nueva, creando en 1873 la Comisión de Ferro Carriles, compuesta de tres miembros nombrados por la Reina, debiendo uno de ellos ser versado en el conocimiento de las leyes y otro tener la suficiente experiencia en materia de ferro carriles. Esta comisión tenía poderes considerables para impedir la extensión y corregir los abusos del monopolio; podía resolver las dificultades suscitadas con motivo de la aplicación de disposiciones legislativas, relativas al transporte de mercaderías ó respecto de ventajas ó preferencias indebidas acordadas á particulares ó á otras compañías, etc.

En Francia, las modificaciones en las tarifas de ferro carriles, no pueden ser ejecutorias sin la autorización del Ministerio de Obras Públicas.

Larga y tenaz ha sido la discusión que esta facultad gubernamental provocó en aquel país, y que recrudeció, puede decirse, en la década de 1840 á 1850.

Esa discusión, es exactamente igual, bajo todos sus aspectos y caracteres, á la que constantemente sostienen entre nosotros las Empresas con el Gobierno, siendo el caso del Ferro Carril del Sud, en cuestión, uno de los discutidos y resueltos en Francia.

Interesados en mantener su derecho de iniciativa, que consideraban como indispensable para la conservación y desarro lo de las entradas sobre las cuales las convenciones les daban derecho á contar, han sostenido las compañías en aquel país que el poder de la Administración superior se limitaba á verificar, si al fijar las tarifas modificadas, no se pesaba el maximum establecido en la tarifa legal y no se contravenía á las disposiciones de "cahier de charges" que les prohibía levantar las tarifas rebajadas, antes de un cierto plazo: impugnaban al mismo tiempo la ordenanza de 1846, que legisla este punto con más precisión que el "cahier de charges" como también el reglamento dictado por el Gobierno en Noviembre del mismo año, y sostenían que la facultad de esta se refe-

ria tan sólo á la explotación técnica y á la seguridad de los transportes; negándole todo poder para tomar medidas relativas á la explotación comercial.

Apoyada esta teoría por los miembros más eminentes del foro de Paris, dió luego lugar á insistentes y reiteradas gestiones ante el Ministerio de Obras Públicas, pidiendo la supresión de las disposiciones citadas. La Compañía de Orleans fué á defender esta opinión ante el Consejo de Estado, con respecto á la cuestión de las tarifas diferenciales.

Numerosos y variados argumentos se hicieron valer en pro y en contra de estas teorías.

Cuando en las Cámaras Legislativas se objetaba esta facultad de las Empresas para bajar sus tarifas, que les permitia arruinar empresas rivales y perjudicar los intereses generales del pais, la respuesta era siempre: que el derecho de homologacion reservado á la Administración, protegía al público contra los abusos del monopolio. En la discusión del proyecto del ferro carril de Lyon á Avignon, ante la Cámara de los Pares en 1843, fué esa la contestación del Conde de Darú y del Ministro de Obras Públicas, que sostuvieron que el derecho de homologación era un medio indirecto, pero muy real, de impedir las tarifas peligrosas.

Con motivo de un conflicto producido el año 1853, sobre si los tribunales de momercio ó los civiles eran competentes para pronunciarse sobre las reclamaciones á que daba lugar la legalidad de las tarifas reducidas, el Consejo de Estado decidió que los tribunales eran incompetentes, porque la apreciación de las ventajas é inconvenientes de estas tarifas habia sido confiada á la Administración. El decreto de 21 de Abril de 1853 es concordante con esta conclusión, y establece que corresponde al Gobierno, en vista del interés general, aprobar ó rechazar los cambios ó modificaciones propuestos en las tarifas, á iniciativa de las compañías y después que el público haya sido informado por los medios y con la anticipación prescriptos.

La Corte de Casación ha reconocido en varios acuerdos, que la Administración tiene á este respecto un poder de apreciación excluyente del poder judicial, con respecto á la legalidad de las tarifas diferenciales.

En la Sesión del Senado Francès, el 24 de Abril de 1857, en la discusión relativa al derecho de control de las tarifas internacionales, el Ministro de Obras Públicas, M. Rouher, hizo conocer la nueva modificación que respecto al control del Gobierno tenia ya redactada, de acuerdo con el Consejo de Estado para el "cahier de charges"; allí se consigna que la palabra homologación tiene todo el valor de la palabra aprobación; y que pertenece á la administración superior examinar las tarifas propuestas por las compañías al punto de vista de las necesidades generales del cambio del pais y de la sana equidad que debe presidir sus transacciones .... modificación que quedó subsistente en el articulo 48 del "cahier de charges".

Esta nueva disposición fué respetada y apoyada decididamente en varias discusiones ocasionales producidas en las Cámaras francesas, consignándose al respecto declaraciones y ratificaciones categóricas, como así lo comprueban las palabras de M. Lacrosse, miembro informante de la respectiva comisión del Senado, cuando decia "que no le sería permitido á nadie contestar el alcance de la palabra homologación en sentido está fijado. La homologación, decía, comprende la aprobación ó la desaprobación de todas las tarifas.

Un conocido tratadista francés comentando estas mismas disposiciones, dice:

"Pero confiando á la industria privada la explotación de estos meros medios de comunicación, tan superiores á los antiguos el legislador en razón de la influencia considerable que las tarifas de ferro carriles pueden ejercer sobre la industria y el comercio y sobre la situación de otras empresas de transportes, ha creido deber tomar precauciones para impedir el abuso que podía hacerse del derecho de hacer variar las tarifas.

Ha reservado al Estado una acción considerable en esta materia como en las otras ramas del servicio. En lo que toca á las tasas á percibir, no ha dejado á los concesionarios la facultad de aplicar por si solas, interpretando los intereses y apreciando las necesidades del comercio las tarifas fijadas en el "cahier de charges." Ha establecido como regla fundamental, que ninguna tasa podia ser percibida sin homologacion de la administracion superior (articulos 46 á 49 de la ordenanza de 15 de Noviembre 1846 y "cahier de charges" art. 48).

En otro párrafo y refiriéndose al art. 42 del "cahier de charges", dice: Pero la autorización dada por este articulo no basta á las Compañías para percibir el importe de las tarifas aunque no hagan ninguna modificación al maximum—La tarifa máxima no da más que la base del cálculo. Pero es necesario, para fijar la tasa debida en razón del transporte de una estación á otra, aplicar estas bases al número de kilómetros á recorrer según las reglas de detalle del referido articulo.

La misma disposición consagra también el art. 44 de la ordenanza de 1846, que establece de una manera terminante que ninguna tarifa, de cualquier naturaleza que sea, puede ser percibida por la compañía sino en virtud de una homologación del Ministerio de Obras Públicas.

Y para concluir con estas referencias, ya demasiado extensas, debo hacer alusión á una última de entre tantas otras que podría citar, pues concuerda en un todo con el artículo 44 de nuestra ley, cuyo verdadero espíritu persiste en desconocer é interpretar erróneamente el Ferro Carril del Sud para sostener su facultad omnimoda de aplicar por su sola autoridad y criterio, tarifas diferenciales. En vista de la gran influencia que estos juegos de tarifas tienen sobre la industria y el comercio, el Congreso francés sancionó el articulo 48 del "cahier de charges", disponiendo que la percepción de tarifas modificadas no podrá tener lugar sino después de haber sido anunciadas un mes antes, por avisos y con la homologación de la administración superior, conforme á la ordenanza de 1846.

De suerte, pues, y de acuerdo con el citado tratadista, la legislación francesa puede, sobre este punto, resumirse en pocas palabras.

A los concesionarios en materia de tarifas corresponde la iniciativa y al Gobierno el derecho de veto—La iniciativa en manos de las compañías les permite buscar las combinaciones más productivas y que más atiendan los intereses comprometidos—El veto en manos del Gobierno le permite impedir combinaciones abusivas que perjudicarian el interés público y que afectaria la equidad.—El legislador ha sido previsor y al consignar en el art. 49 que las tarifas serán uniformes para todos los que se sirven del ferro carril, ha querido que las empresas no tengan la facultad de alterarla sin que guarden la uniformidad requerida para el bienestar de las regiones servidas por él.

La Empresa del F. C. del Sud pretende que este articulo de la ley no se viola al implantar las tarifas diferenciales que se discuten por cuanto la uniformidad existe desde el momento que todos (los cargadores) que se sirven del Ferro Carril tienen las ventajas acordadas por la rebaja de la tarifa.

Error, Exmo. Señor, al hablar la ley de todos los que se sirvan del ferro carril no ha querido precisar que sean los cargadores de una sola región; considera á estos involucrados con los distintos puntos de la línea como también con relación á las mercaderías cargadas.

El conocido tratadista Ulrich, en su obra sobre tarifas ferro carrileras estudia detenidamente el punto y establece en forma que no deja lugar á duda, lo que se entiende por la palabra uniformidad, usada en la generalidad de las leyes y ordenanzas sobre ferro carriles en vigencia en distintos países, dice así: La uniformidad reclamada en las leyes de la mayoría de las naciones se entiende que comprende que los beneficios que afectan á un cargador, artículo á estación, abarca á todos los cargadores, articulos y estaciones de la línea en circunstancias análogas.

Si se acepta esta doctrina, ¿cómo es posible admitir que una Empresa se escude en su contrato de concesión, cuando no hay en él nada expreso que admita la cosa discutida y existen en leyes generales consideradas de órden público, verdaderas prohibiciones para hacer lo que la otra ni siquiera menciona? Nó; el Exmo Gobierno tiene elementos legales para oponer al principio que el Ferro Carril del Sud pretende implantar, y debe oponerlos.

Para el caso concreto en debate y por si no fueran bastante las consideraciones de órden general y legal enunciadas, es bueno recordar el artículo 68 de la Ley General de Ferro Carriles que dice así: "Las empresas que fijan sus tarifas sin intervención de Gobierno, no podrán alterarlas con objeto de hacer competencia á otras empresas de transportes por tierra ó por agua, posteriormente establecidas, durante cinco años, á contar desde el principio de los trabajos necesarios para el establecimiento de estas empresas posteriores".

Se ve claramente el espíritu de la Ley, que no es otro que impedir los monopolios. Si así no fuera, y no residiera en el Superior Gobierno esta facultad, es obvio que este artículo no hubiera sido consignado en el texto de la Ley, y si la facultad que acuerdan las leyes contratos á determinadas empresas para fijar sus tarifas fuera amplia y sin restricciones, como lo pretende el ferro carril del Sud, es evidente que el articulo mencionado estaría de mas y habría sido una ligereza el consignarlo. Este artículo de la ley que el Ferro Carril del Sud no ha tomado en cuenta al poner en vigencia sus tarifas observadas, se encarga de demostrar que la Ley, tanto por su espiritu como por su letra, ha querido que las empresas de los ferro carriles no alteren á su albedrio sus tarifas, arruinando á cuantos capitales se le opongan, levantando á su maximo de espesor á cuanto sitio ó region se le ocurra.

Una cosa es el derecho acordado, de fijar sus tarifas máximas y otra el derecho de establecer tarifas diferenciales.

El antecedente citado por el Ferro Carril del Sud, de que las tarifas diferenciales son sancionadas por la práctica universal, inclusive por nuestro Gobierno, es digno de tenerse en cuenta, para establecer en forma clara y precisa los casos en que se hace uso de esta tarifa.

Su empleo es excepcional y nunca admite discrecionalmente su vigencia por razones de competencia de capitales, aplicándose racionalmente en aquellos casos en que el Gobierno de un Estado busca favorecer é igualar á otra determinada localidad por razones de órden público que nunca le es dado á una empresa resolver, de manera que de hecho esta Dirección no ataca en principio el uso de la tarifa diferencial, sino que establece que únicamente reside en el Gobierno el derecho de aplicarla.

Con lo dicho queda explicado el hecho de las tarifas reducidas para cargas de ó para Bolivia, que el Ferro Carril del Sud, con habilidad, trata de citar como antecedente á su favor, debiendo, no obstante hacer presente á V. E., que en este caso no se trata de una tarifa diferencial, desde el momento que toda la región servida por el Ferro Carril, se encuentra por igual favorecida, con lo que sólo constituye una rebaja que viene á convertir la tarifa en especial.

Por lo que respecta á los derechos que el Ferro Carril cobra en el Puerto de Bahía Blanca, conviene hacer notar que el Ferro Carril procede á establecer aforos á que no se encuentra autorizado, desde el momento que la concesión del Puerto le determina la obligación de fijar *las mismas tarifas que rigen en el Puerto de la Capital.* Es lógico que si el todo debe ser igual, deben también serlo las partes, pues no habría equidad y se prestaría á un sin número de confusiones y cuestiones el autorizar otro caso que lo que la ley determina clara y precisamente.

Para demostrar la razón de esta tésis, que se encuentra basada en la verdad, conviene hacer un estudio comparativo de los aforos de detalle hechos por el Ferro Carril, con los que cobra el Puerto de la Capital.

Derechos de Muelles—Hoy son iguales á los que cobra el Puerto de la Capital.

Tarifas de tracción en el Puerto—El Ferro Carril tiene en vigencia tarifas directas al muelle desde todas las estaciones de las líneas, en los cuales se encuentra comprendido el derecho de tracción del Puerto, lo que no es más que el producto de la variable de la clase que corresponda á la consignación de que se trata, por dos kilómetros, lo que constituye la distancia que media entre el Puerto y el muelle, y varía entre un mínimum de $ m/n 0.04 para (1000) mil kilos, para cereales, hasta un maximum de $ m/n 0,21 para cueros secos.

Las tarifas ordinarias desde el Puerto al Muelle, tomando la primera como estación de origen, varian entre $ m/n 2.11 los mil kilos para cereales, á $ m/n 8.15 para cueros.

El derecho de tracción en el Puerto de la Capital varia entre *$ 0, 15 á $ 0,60 m/n por 1000 kilos.*

Como se ve, no puede precisarse cual de los dos criterios que se desprende de la existencia de esta doble tarifa, aplica el Ferro Carril del Sud; para los productos y mercaderías que llegan al Puerto para ser embarcados, pero la existencia de la tarifa mencionada hace presumir fundadamente su aplicación, lo que es de todo punto inadmisible, aún para aquellos casos en que las cargas llegaran en carros á la Estación "El Puerto".

Carga y descarga.—Las tarifas para carga y descarga que cobra el Ferro Carril son superiores á las que cobra el Puerto de la Capital, tratándose de frutos del país y mercaderías en general del extranjero y bultos de grandes dimensiones para la exportación. Unicamente son inferiores las tarifas para bultos grandes procedentes del extranjero.

Consecuente con las consideraciones expuestas, esta Dirección General, es de opinión, por ser así de estricta justicia, que el Poder Ejecutivo, por el órgano de ese Ministerio, resuelva:

1º Que en el término perentorio de ocho días, el Ferro Carril del Sud proceda á anular sus tarifas diferenciales á Mar del Plata, Necochea y Bahía Blanca.

2º Que en el mismo plazo fijado en el artículo anterior, establezca el mismo sistema de aforo, que se aplica en el Puerto de la Capital, cobrando por ellos los mismos precios que en esta.

3º Que inmediatamente del recibo de la comunicación respectiva, proceda á aplicar para la tracción, entre el Puerto y el Muelle, las mismas tarifas que en el Puerto de la Capital.

4º Aplicar al Ferro Carril del Sud, la multa de $ 10,000 m/n, por haber puesto en vigencia tarifas diferenciales sin la aprobacion del Gobierno.

Setiembre 21 de 1899.

A. Schneidewind

Exmo. Señor:

La Constitución ha recomendado á los Poderes Públicos de la Nación, faciliten la construcción de ferro carriles como uno de los medios de fomentar el progreso y adelanto del país, y con este fin se han acordado importantes concesiones á las empresas que se han presentado pidiendo permiso para establecerlas.

Una de las más beneficiadas por las concesiones que se le han hecho, ha sido sin duda la del Ferro Carril del Sud, á la que le ha dado la Nación los terrenos necesarios para construir la vía y estaciones de la línea de Bahía Blanca á Neuquén y una prima de setecientos cincuenta mil pesos oro, concediéndole también por cincuenta años la libre introducción de materiales para la construcción y consumo de todas sus líneas y telégrafos, la exoneración de todo impuesto Nacional, Provincial ó Municipal, el derecho de construir muelles, pescantes, depósitos y demás instalaciones que fuesen necesarios en el Puerto de Bahía Blanca y el de mantener sus tarifas máximas á oro en todas sus líneas y telégrafos, mientras el producto líquido de la línea no exceda del diez por ciento al año sobre su capital en acciones y obligaciones.

La Empresa dando á esta cláusula de su concesión una interpretación demasiado lata ha establecido sin la autorización del Gobierno, un sistema de tarifas diferenciales que si pueden justificar en casos excepcionales no pueden consentirse como un derecho de la Empresa, porque ello importaría poner en sus manos el porvenir de las importantes zonas de la República que recorren sus líneas, desde que podría por su sola acción ayudar al engrandecimiento de una localidad dada ó destruir el progreso de otras.

Al facilitar la construcción de los ferro carriles se han propuesto los Poderes Públicos fomentar el progreso y adelanto del país, por que en la actualidad son los ferro carriles poderosos medios de progreso.

Pero para fomentar el adelanto del país no basta tener ferro carriles.

Es necesario que ellos sirvan al objeto primordial que se ha tenido en vista al ayudar su construcción, es decir, que sirvan como medios razonables de transporte al comercio y las industrias.

Por esto la Ley General de Ferro Carriles, que es ley de órden público como todas las que se dictan consultando los intereses generales de los habitantes del país, ha fijado las reglas á que deben someterse las empresas en sus relaciones con los pasajeros y cargadores; determinado los derechos de las personas que viajan y la responsabilidad de las empresas en los casos de violación de las leyes y reglamentos vigentes.

Y esa ley, contra la cual no pueden pretender las empresas tener derechos adquiridos, porque persona alguna puede tenerlos contra una ley de órden público, ha preceptuado que las tarifas relativas al transporte de pasajeros y mercaderías serán razonables y justas, como así mismo uniformes para todos los que se sirvan del ferro carril.

La Empresa del Ferro Carril del Sud tiene indiscutiblemente el derecho de establecer sus tarifas hasta el límite máximo, fijado en el momento de la concesión, pero con sujeción á las disposiciones de la ley general cuyas prescripciones está obligada á acatar y respetar.

Un sistema de tarifas diferenciales, por las que la Empresa obliga á las poblaciones de localidad más proximas de una de sus líneas á abonar mayores fletes que los fijados para los de las más lejanas, no es razonable ni justo.

Es posible que en algunos casos existan conveniencias públicas que aconsejen establecer algunas rebajas en los fletes para determinadas localidades, pero solo el P. E. podría autorizar el hecho por que sólo él podría juzgar de las ventajas que el país ó una localidad reportaría.

Las empresas pueden en su interés establecer sus tarifas, sin el control del Gobierno, cuando por las leyes de concesión se les ha acordado ese derecho.

Por esas tarifas deben conformarse con los preceptos de las leyes, dictadas precisamente para evitar que las empresas contraríen los propósitos que han determinado á los Poderes Públicos á acordar concesiones que, como la del Ferro Carril del Sud, representa para el país el adelanto de un capital importante y fuertes sumas de impuestos.

El país necesita ser cruzado en todas direcciones por líneas férreas, á fin de alcanzar los progresos á que aspira un pueblo que tiene la visión de sus grandes destino.

Pero esos Ferro Carriles deben ser auxiliares poderosos de las industrias y el comercio, y no simples empresas de beneficio del capital empleado en esas obras.

Tal ha sido el motivo informativo del precepto de nuestra carta constitucional al recomendar á los Poderes Públicos ayuden ó fomenten la construcción de ferro carriles, y ese ha sido también el motivo determinante de todas las importantes concesiones que se han hecho á las diversas empresas que han solicitado construirlo.

Y con ese objeto y con sabia previsión, es que se han dictado las leyes de carácter general, determinando las obligaciones y gravámenes de las Empresas y los derechos de los pasajeros y cargadores.

Las empresas ferro carrileras tienen naturalmente el derecho de obtener el lucro ó beneficio prudencial de toda empresa comercial, pero no el de posponer los intereses generales del país al de los suyos propios, porque esto importaría reconocerles un derecho en oposición á los de los habitantes que han querido beneficiarse, y para lo cual se han otorgado las valiosas concesiones de que disfrutan.

Por estas consideraciones de órden general y dando por reproducido el ilustrado informe de la Dirección de Vías de Comunicación, en el que encontrará V. E. una minuciosa crónica de las discusiones que se han sostenido en Inglaterra y Francia á consecuencia de las pretensiones de las empresas ferro carrileras que se encontraban amparadas por concesiones análogas á las acordadas por nosotros, para establecer sin control sus tarifas, hasta aceptar la sana doctrina del derecho de los Poderes Públicos para homologar sus tarifas, soy de opinión que V. E. debe resolver este incidente como lo aconseja aquella Repartición, tanto en este punto como el referente á las tarifas para la tracción en el Puerto y Muelle de Bahía Blanca, las que deben ser iguales á las vigentes para el Puerto de la Capital.—Buenos Aires, Octubre 5 de 1899.—*Guillermo Torres.*

Exmo. Señor:

El espíritu dominante en la Constitución Nacional, es el principio de igualdad para la protección de los derechos, lo mismo colectivos que individuales.—"En ningún caso pueden concederse preferencias á un puerto respecto á otro", prescribe el artículo 12

"y la igualdad es la base del impuesto y de las cargas públicas", agrega el 16.

El Congreso mismo tiene limitada su aptitud legislativa al respecto, por manifestación expresa de la voluntad nacional.

Puede establecer derechos de importación. pero esos derechos y las avaluaciones sobre que recaigan, *serán uniformes en toda la Nación*, prescribe el artículo 67; puede imponer contribuciones directas, pero han de ser *proporcionalmente iguales* en toda la Nación, declara el inciso 2º del mismo artículo.

Si el Congreso no puede alterar las condiciones de igualdad en el reparto de las cargas indispensables para el mejor servicio público y debe, segun el art. 67, inciso 27,—ejercer al efecto una legislación exclusiva—y según el art. 28 hacer todas las leyes y reglamentos que sean convenientes para poner en ejercicio los poderes antecedentes,—no es ni hipotéticamente admisible que acordara á empresas particulares facultades para crear privilegios, preferencias, recargos y exoneraciones, respecto de individuos ó colectividades.—Y si el principio absoluto de la igualdad en los beneficios y cargos es de institución fundamental y su alteración prohibida á los Poderes Constitucionales de la Nación, no puede suponerse que una ley ó un contrato pudiera alterarlo en beneficio de una Empresa cualquiera.

Si el privilegio, la preferencia, la desigualdad de derechos, no pueden acordarse por aquellos, menos pueden autorizarse por una delegación de facultades, que siendo facultades negativas, llevarian en si siempre un vicio de insanable nulidad.

La Ley que no podría autorizar delegaciones de un órden inconstitucional, no resulta que lo hayan hecho en lo que respecta á las empresas de ferro carriles, al sancionar su régimen, en 24 de Noviembre de 1891.

Lejos de admitir esa ley la emancipación de las empresas, de todo vínculo con la autoridad, ha sometido á sus prescripciones, según sus términos explícitos, todas las relaciones de derecho, á que ellos dieran lugar.

Examinando el derecho invocado por la Empresa del Ferro Carril del Sud, sobre imposición de tarifas diferenciales, á la faz de sus disposiciones, se deduce sin violencia que la Empresa no ha podido adquirir constitucionalmente tal pretendido derecho—que tanto lo ha sido reconocido en el contrato de concesión y que es además repugnante á la ley orgánica de los ferro carriles nacionales.

El ferro carril puede establecer sus tarifas, pero no puede por sí implantar el sistema de tarifas diferenciales: 1º Porque ese sistema, contrario á la base de igualdad institucional en la República, no ha sido autorizado ni puede serlo en absoluto; 2º Porque la ley que determina las relaciones de los Ferro Carriles con el Estado, lo prohibe en términos decisivos.

Las tarifas relativas al transporte de pasajeros y mercaderias, *serán razonables y justas*, prescribe su artículo 44. Las tarifas serán uniformes para todos los que se sirvan del ferro carril, agrega el artículo 49. Las empresas que fijan sus tarifas sin intervención del Gobierno, *no podrán alterarlas* con el objeto de hacer competencia á otras empresas de transportes, por tierra ó por agua, continúa el artículo 68.

Si las tarifas han de ser justas, razonables y *uniformes para todos los que se sirvan del ferro carril* y no han de fijarse con propósitos de *monopolio* contra otras empresas de transporte por tierra ó agua, las tarifas diferenciales se excluyen necesariamente del régimen de aquella ley.

No escapa al simple buen sentido lo que es razonable y justo;—asi un criterio común reconoce injusto é irrazonable pagar mayores pasajes por las distancias más cortas sobre la misma línea de un ferro carril, porque la proporcionalidad entre la extensión de un servicio y su compensación, es la base justa, legal y razonable de toda impuesto.

La tarifa que impone mayor cantidad á la menor distancia recorrida, es por ella manifiestamente contraria á la ley; además es violatoria de la uniformidad prescripta para todos los que se sirvan del ferro carril, porque la amplitud en términos genéricos de aquella garantia legal, no debe circunscribirse á las tarifas entre una estación y otra estación, sino que alcanza á todos los que se sirvan del ferro carril, á quienes asegura una uniformidad proporcionada, justa y razonable.

Si esto es concluyente en cuanto al derecho individual y colectivo de todos los que usan el ferro carril, lo es aun más en lo que respecta al monopolio que las empresas quisieran crearse por medio de tarifas diferenciales desproporcionadas, injustas é irrazonables.

Todo el poder para el adelanto y fomento de los pueblos de la República, para promover la industria, la inmigración, la colonización, la fundación de puertos, canales y nuevos pueblos, atribuido por la Constitución y leyes nacionales á la Autoridad Legislativa y Administrativa de la Nación, quedaría subordinado ó en parte desvirtuado, por el establecimiento de tarifas que hicieran imposible ó al menos obstaculizaran la satisfacción de aquellos anhelos nacionales. Porque siendo las vias de comunicación el primer elemento, la más apremiante exigencia del progreso moderno, teniendo el ferro carril el monopolio de esa comunicación por la exclusión de toda concurrencia, sus tarifas diferenciales facilitando la comunicación en unos pueblos y dificultándola por su excesiva desproporción en otros, pueden contrariar los propósitos nacionales en pro del fomento de las iniciativas requeridas por la Constitución Nacional.

Los poderes públicos han contribuido con elementos poderosos á la implantación de las líneas férreas. Han dado la tierra pública y el derecho de expropiación de la propiedad privada; han acordado exoneraciones exorbitantes, de impuestos al capital y de derechos de introducción de todos los materiales; hanles asignado primas fuertísimas en dinero y en garantías, todo lo que representa una masa imponente de valores.

No puede invocarse con exactitud ante tales concesiones, la propiedad privada del ferro carril, con propósito de desligarle de toda acción gubernativa.

Cuando la Nación ha contribuido con medios tan eficaces á su realización, cumpliendo preceptos constitucionales para la realización de elevados propósitos de progreso general,—tiene el deber de velar porque esos propósitos no sean defraudados por la especulación privada.

Y las tarifas diferenciales pueden conducir fatalmente á esa defraudación de las aspiraciones nacionales y de las prescripciones constitucionales.

Una tarifa excesiva, aleja la población en un punto, dificulta la comunicación, disminuye el tráfico, abate el comercio y las industrias—y con ello perturba la valorización de la tierra y de sus múltiples productos. La baja desproporcionada de las tarifas produce, sino es guiada por un criterio desinteresado, los mismos perniciosos efectos, cuando tiende solo á consolidar el imperio de un monopolio por laruinade las empresas similares, como el abatimiento del cabotaje en los puertos de la Repúlica.

Basta enunciar ligeramente estas consecuencias posibles del empleo indiscrecional de tarifas diferenciales para deducir que su aplicación sin control alguno oficial dejaria á las empresas ferro carrileras en aptitud de hacer y deshacer en provecho propio ó de especulaciones interesadas, el progreso de pueblos y puertos, industrias y comercio.

Pero como esa facultad no ha podido ser delegada ni lo ha sido por cláusula alguna del contrato del ferro carril del Sud ni de otro alguno,—la Constitución sólo atribuye su ejercicio á los Poderes Públicos y la ley lo prohibe á las empresas de ferro carriles, según el contexto de sus artículos 44, 49 y 68. Opino de conformidad con la doctrina del ilustrado informe de la Dirección de Vias de Comunicación, que procede legamente la anulación de toda tarifa diferencial que no hubiera sido autorizada por el P. E. consultando intereses generales del pais.

En lo que respecta á las tarifas para la tracción entre el puerto y el muelle de Bahia Blanca, encuentro ajustadas á los antecedentes del contrato las conclusiones del 3er punto del informe referido, á cuyas conclusiones adhiero, creyendo, en cuanto al 4º punto del informe, que la imposición de multa no procede rigurosamente, por cuanto los procedimientos aunque irregulares de la Empresa, no habian antes de ahora sido observados ni declarada su ilegalidad por decisión anterior de autoridad competente.

Octubre 12 de 1899.

SABINIANO KIER.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1899.

Visto este expediente sobre aplicación por parte del F. C. del Sud, de tarifas especiales para los transportes entre las Estaciones de Mar del Plata, Necochea y Bahia Blanca y esta Capital, que contravienen las disposiciones vigentes, y sobre aplicación por la misma Empresa en el Puerto de Bahia Blanca, de tarifas que difieren de las que está autorizada á establecer con arreglo á su ley de concesión, y

RESULTANDO:

1º Que consta que el F. C. del Sud ha establecido y cobra desde el año 1897 tarifas especiales para los transportes desde las estaciones terminales citadas y de las inmediatas á las mismas, hasta esta Capital, cuya caracteristica es que ellas varian en razón inversa del crecimiento de la distancia, como lo demuestra el ejemplo siguiente: flete por 1000 ks. de las Armas á Constitución—recorrido 206 Kms., clase 4ª, $ 35 m/n. Idem de Mar del Plata—misma clase, recorrido 399 Kms. $ 15 m/n. Es decir, que variando la distancia á Constitución de las estaciones mencionadas, en razón de 3 á 4, los fletes que la Empresa cobra de una y otra, varian en razón inversa de 7 á 3.

2º Que la Empresa reconociendo que necesitaba la aprobación del P. E. ó de las reparticiones que lo representan, para poner en vigencia esas tarifas, la solicitó en 1897 de la extinguida Dirección de Ferro Carriles, con respecto á las de Mar del Plata.

3º Que la aprobación pedida no le fué acordada y lejos de eso los diversos informes que se produjeron con motivo de su solicitud fueron constantemente contrarios á las pretensiones de la Empresa.

4º Que habiéndose dado vista de los informes mencionados, esta las contestó por dos veces, no haciéndolo á la tercera y reteniendo hasta ahora en su poder el expediente original, dificultando así que el Gobierno resolviese el caso y manteniendo en vigencia, apesar de las observaciones formuladas por la extinguida Dirección de Ferro Carriles, las tarifas no aprobadas.

5º Que respecto á las tarifas que el F. C. Sud aplica por los servicios de eslingaje, almacenaje y tracción en el muelle de su propiedad en Bahia Blanca, son superiores á las que se cobran en el Puerto de la

Capital, y que constituyen el límite máximo. según el contrato de concesión, dentro del cual puede dicha Empresa establecer las suyas, y

CONSIDERANDO:

1º Que el fin evidente que se ha propuesto la empresa del F. C. del Sud al establecer para sus Estaciones que á la vez son Puertos Marítimos de cabotaje, y para las Estaciones próximas á las mismas, la anomalía de que se ha hecho mención consistente en tarifas que decrecen cuando el recorrido es mayor y por consiguiente los gastos propios de transporte aumentan, es el de impedir la competencia que pudiera hacerle la via marítima, pues la aplicación de dichas tarifas coincidió con el establecimiento de una línea regular de vapores entre Buenos Aires y Mar del Plata, Necochea y Bahía Blanca.

2º Que este caso ha sido previsto en la ley general de ferro carriles, ley de órden público, á la cual todas las Empresas cuyo origen es una concesión emanada de los Poderes Públicos de la Nación, deben acatamiento indiscutible, en su Articulo 68 al disponer que: las Empresas que fijan sus tarifas sin intervención del Gobierno, no podrán alterarlas con el objeto de hacer competencia á otras empresas de trasporte por tierra ó por agua, posteriormente establecidas, durante cinco años á contar desde el principio de los trabajos necesario para el establecimiento de estas empresas posteriores."

3º Que aun en el supuesto que no se tratase del caso previsto por el Art. 68, quedaría subsistente el hecho de que la Administración del F. C. Sud ha puesto en vigencia desde 1897 tarifas especiales á los puntos ya nombrados sin haber obtenido la aprobación previa del P. E. ó de sus reparticiones, como lo exige el artícu lo 49 de la Ley General de Ferro Carriles.

4º Que no obtante lo terminante de la disposión contenida en el Art. 49, la Empresa del F. C. Sud, se avanza á pretender que ella no menoscaba su derecho de fi jar cualquier tarifa especial sin otra limitación que la de que ella esté compren dida dentro de las máximas aprobadas y mientras el producto liquido de su explotación no exceda del 10 o/o del capital invertido, pretensión que admitida importaría librar al espíritu de lucro de una empresa comercial los medios de impedir toda competencia que pudiera intentar otra cualquiera por la vía marítima ó terrestre, en beneficio de las conveniencias generales; ó aun el entregar al azar de su interés ó de su capricho la prosperidad ó la ruina de una población ó de una zona de Territorio, mediante la aplicación de tarifas especiales que no respondiesen á los principios de equidad que deben siempre inspirarles ó no fuesen "razonables y justas " como expresa el Art. 44 de la Ley.

Por estas consideraciones y las demás contenidas en los dictámenes de los Sres. Procuradores Generales de la Nación y del Tesoro é informe de la Dirección General de Vias de Comunicación,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º La Empresa del Ferro Carril del Sud someterá dentro del tercer día á la aprobación del Poder Ejecutivo, las tarifas especiales que tiene en vigencia á Mar del Plata, Necochea, Bahía Blanca y estaciones intermedias.—Si á los diez dias siguientes no hubiesen sido aprobadas, la Empresa procederá cuarenta y ocho horas después á restablecer en las secciones mencionadas, las tarifas ordinarias que rigen para el resto de sus líneas y mientras no se resuelva en aquellas lo que corresponda.

Art. 2º Dentro del tercer día la Empresa del F. C. del Sud procederá igualmente á aplicar al cobro de los servicios que presta en el Puerto de Bahía Blanca, el sistema de aforos y precios que rigen en el Puerto de la Capital, tanto por eslingaje como por almacenaje y tracción entre el muelle y la Estación White.

Art. 3º En caso de que la empresa del F. C. del Sud, no cumpliese lo dispueeto en los artículos anteriores, la Dirección General de Vías de Comunicación procederá sin más trámite á aplicar y hacer efectiva una multa de diez mil pesos moneda nacional ($ m/n 10.000), sin perjuicio del cumplimiento inmediato de aquellas resoluciones y de dar cuenta al Ministerio de Obras Públicas por lo demás á que hubiera lugar.

Art. 4º Hágase saber á la Dirección General de Vias de Comunicación, para que lo notifique á la Empresa referida, insértese en el Registro Nacional y publíquese con los informes que preceden.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

Caducidad de la concesión para la construcción de un Ferro Carril entre San Pedro y Necochea (B. A.)

Buenos Aires, Octubre 27 de 1899.

Visto este expediente y resultando que D. Esteban Borzone, concesionario para la construcción y explotación de un Ferro Carril desde el puerto de San Pedro (B. A.) hasta Necochea, según la Ley Nº 3709 de 20 de Setiembre de 1898, no se ha presentado á firmar el respectivo contrato dentro del plazo establecido en el art. º de la mencionada Ley, y de acuerdo con lo dispuesto por el art. 7 de la misma.

El Presidente de la República—

DECRETA

Art. 1º Declárase caduca la concesión otorgada por Ley Nº 3709 á D. Esteban Borzone, para la construcción de un Ferro Carril ente San Pedro (B. A.) y Necochea

Art. 2º Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

Autorización para componer el camino de la Estación Zuviría (F C. C. N)

Buenos Aires, Octubre 26 de 1899.

En vista de la necesidad manifestada por la Inspeccion General de Puentes y Caminos de componer el camino de la Estación Zuviría (F. C. C. N.) con el Departamento de Cachi (Salta) por la Quebrada de Escoipe, y de acuerdo con el precedente informe de la Dirección General de Vias de Comunicación,

El Presidente de la República, en Acuerdo de Ministros,—

DECRETA:

Art. 1º Autorízase á la Dirección General de Vias de Comunicación, para invertir hasta la suma de siete mil pesos moneda nacional ($ 7000 m/n), en la reparación del camino que liga á la Estación Zuviría (F. C. C. N.) con el Departamento de Cachi (Salta) por la quebrada de Escoipe, debiendo efectuarse los trabajos por el personal de la Inspección General de Puentes y Caminos,

Art. 2º Este gasto se imputará al Anexo K, inciso 1, item 3, part. 1 del Presupuesto vigente.

Art. 3º Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

ROCA.—EMILIO CIVIT.—FELIPE YOFRE.—A. ALCORTA. —JOSÉ Mª ROSA.—O. MAGNASCO.—M. RIVADAVIA.

Liquidación de obras efectuadas en el Hotel de Inmigrantes de Belle-Ville.

Buenos Aires, Octubre 26 de 1899.

Visto este expediente,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Apruébase la liquidación practicada por la Dirección General de Contabilidad del certificado adjunto presentado por el empresario D. Reynaldo Baronti, importe de ($ 3159) tres mil ciento cincuenta y nueve pesos moneda nacional por obras de reparación ejecutadas en el Hotel de Inmigrantes de Belle Ville y autorízase á la misma para proceder á su abono.

Art. 2º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y vuelva á sus efectos á la Dirección de Contabilidad.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

Aprobación de un presupuesto para obras en el Hotel de Inmigrantes de Belle-Ville.

Buenos Aires, Octubre 27 de 1899.

Visto los informes producidos en este expediente,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Apruébase el presupuesto adjunto confeccionado por la Inspección General de Arquitectura, para las obras de reparación que deben ejecutarse en el techo del Hotel de Inmigrantes de Belle-Ville, importe de quinientos ochenta y cuatro pesos moneda nacional y autorízase á la misma para encomendar la ejecución de los trabajos al empresario Sr. Reynaldo Baronti.

Art. 2º Este gasto se imputará á la partida del Presupuesto vigente destinada á reparación de edificios fiscales.

Art. 3º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y vuelva á sus efectos á la Inspecion de Arquitectura.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

Pago de obras ejecutadas en el Colegio N. de la Capital (C. Central).

Buenos Aires, Octubre 20 de 1899.

Visto el adjunto certificado parcial Nº 3 por obras ejecutadas en el edificio del Colegio Nacional de la Capital—Casa Central —por los empresarios Pedro E. Luisoni y Cª. y de conformidad á lo informado por la Dirección General de Contabilidad,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Autorízase á la Dirección General de Contabilidad, para abonar á los Señores Pedro E. Luisoni y Cª., la suma de ($ 679,95 m/n) seiscientos setenta y nueve pesos con noventa y cinco centavos moneda nacional, importe de la liquidación del certificado de la referencia, debiendo imputarse dicha suma á la cuenta "Conservación de Edificios".

Art. 2º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y vuelva á sus efectos á la Dirección General de Contabilidad.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

Pago de obras ejecutadas en la Comisaría 14.

Buenos Aires, Octubre 20 de 1899.

Encontrando conforme la Dirección General de Contabilidad el certificado fiscal que se acompaña por obras de reparación ejecutadas en el edificio de la Comisaría 14 de Policía de la Capital por los contratistas Sres. C. Storani y Cª, de acuerdo con la propuesta que les fué aceptada por acuerdo de fecha 4 de Julio ppdo.,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art 1º Autorízase á la Dirección General de Contabilidad, para abonar á los Sres. C. Storani y Cª, la suma de trescientos noventa pesos con cuarenta y siete centavos moneda nacional ($ 390, 47 m/n), por liquidación del

certificado final adjunto, por obras de reparación verificadas en el edificio de la Comisaría 14ª.

Art. 2º Este gasto se imputará á la cuenta "Conservación de Edificios".

Art. 3º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y vuelva á la referida Dirección á sus efectos.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

Pago de obras efectuadas en la Comisaría 14.

Buenos Aires, Octubre 20 de 1899.

Visto el certificado adjunto por obras adicionales ejecutadas en la Comisaría 14ª de Policía de la Capital, por los empresarios Señores C. Storani y Cª,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Autorízase á la Dirección General de Contabilidad, para abonar la suma de ($ 2352,42 m/n), dos mil trescientos cincuenta y dos pesos con cuarenta y dos centavos moneda nacional, á los contratistas Sres. C. Storani y Cª., importe de la liquidación del certificado adicional adjunto por obras ejecutadas en el edificio referido con imputación á la cuenta respectiva.

Art. 2º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y vuelva á la Dirección General de Contabilidad, á sus efectos.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

Pago de obras efectuadas en el Hotel de Inmigrantes de Mercedes (B. A.).

Buenos Aires, Octubre 30 de 1899.

De conformidad con los informes producidos en este expediente,

SE RESUELVE:

1º Autorizar á la Dirección General de Contabilidad, para que abone á D. Francisco Piva, la suma de $ 750 setecientos cincuenta pesos moneda nacional, importe del adjunto certificado de obras ejecutadas en el Hotel de Inmigrantes de Mercedes (P. de Bs. As.) y con imputación á la cuenta "Conservación de Edificios".

2º Comuníquese, publíquese y vuelva á la Dirección General de Contabilidad, á sus efectos.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

Pago de obras ejecutadas en el edificio de Correos y Telégrafos de Córdoba.

Buenos Aires, Octubre 30 de 1899.

En mérito de los precedentes informes,

SE RESUELVE:

1º Autorízase á la Dirección General de Contabilidad, para que abone á D. Domingo Menichetti, la suma de ($ 4.499,38) cuatro mil cuatro cientos noventa y nueve pesos treinta y ocho centavos moneda nacional, importe del adjunto certificado provisional Nº 1, por obras adicionales ejecutadas en el edificio de Correos y Telégrafos Nacionales, en Córdoba, y con imputación á la partida que el Presupuesto vigente asigna para "Conservación de Edificios Fiscales".

2º Comuníquese, publíquese y vuelva á la Dirección General de Contabilidad, á sus efectos.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

Aprobación de adquisiciones hechas por la Dirección de Obras Hidráulicas.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1899.

Vistos los informes producidos,

SE RESUELVE:

Apruébase la adquisición hecha por la Dirección de Obras Hidráulicas en la casa Pedro Falco, de los artículos detallados á fs. 2, en la cantidad de trescientos cuarenta y ocho pesos treinta y ocho centavos moneda nacional ($ 348,38), que se abonará con los fondos destinados á "Obras Puerto Rosario".

A sus efectos, vuelva á la Dirección de Contabilidad.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 30 de 1899.

Vistos los informes producidos,

SE RESUELVE:

Apruébase la adquisición hecha por la Dirección de Obras Hidráulicas en la casa J. M. Maquat y Cª, de los artículos detallados á foja 1, en la cantidad de ciento tres pesos treinta y dos centavos ($ 103,32), que se abonará con los fondos destinados á "Dragado y valizamiento Rio Paraná".

A sus efectos, vuelva á la Dirección de Contabilidad.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 30 de 1899.

Vistos los informes producidos,

SE RESUELVE:

Aprobar la adquisición hecha por la Dirección de Obras Hidráulicas en la casa Victor Zuffiarre, de siete mil ciento cincuenta ladrillos en la cantidad de ciento cuarenta y tres pesos moneda nacional ($ 143 m/n), que se abonará con los fondos destinados á "Canal Saneamiento Riacho Uruguay".

A sus efectos, pase á la Dirección de Contabilidad.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1899.

Vistos los informes que preceden,

SE RESUELVE:

Apruébase la adquisición hecha por la Dirección de Obras Hidráulicas en la casa de Schnabl y Lütz de dos miras inglesas, con destino á la Comisión de estudios del Paraná inferior, debiendo abonarse la cantidad de treinta y seis pesos oro ($ 36 oro), á que asciende su importe, con los fondos destinados á "Dragado y valizamiento río Paraná".

A sus efectos, vuelva á la Dirección General de Contabilidad,

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1899.

Vistos los informes producidos,

SE RESUELVE:

Apruébase la adquisición hecha por la Dirección de Obras Hidráulicas en la casa Topping y Seavill, de los artículos detallados á fs. 4 en la cantidad de ciento treinta y tres pesos treinta y dos centavos moneda nacional ($ 133,32 m/n.), que se abonará con los fondos destinados á "Obras Puerto Rosario".

A sus efectos, vuelva á la Dirección General de Contabilidad.

CIVIT.

Autorización á la Dirección de Obras Hidráulicas para adquirir artículos.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección General de Obras Hidráulicas, para adquirir de la casa A. Muzzio, del Rosario, dos mil cuatrocientos setenta kilos en chapas de hierro, por la cantidad de cuatrocientos diez y ocho pesos veinte centavos moneda nacional ($ m/n. 418,20), que se abonará con los fondos destinados á "Muelle Rosario".

Previa toma de razón por la Dirección de Contabilidad, vuelva á la de Obras Hidráulicas, á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 30 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Obras Hidráulicas, para adquirir de la casa Figari y Gustavino los artículos detallados á fojas 3 en la cantidad de seiscientos siete pesos ochenta centavos moneda nacional, (607,80 m/n), que se abonará con los fondos destinados á "Obras Riachuelo".

Previa toma de razón por la Dirección de Contabilidad, vuelva á la de Obras Hidráulicas á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 30 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Obras Hidráulicas para adquirir de la casa José Rizzi, los artículos especificados á fojas 2, en la calidad de ochocientos un pesos con noventa centavos moneda nacional ($801,90) que se abonará con los fondos destinados á obras Riachuelo.

Previa toma de razón por la Dirección de Contabilidad, vuelva á la de Obras Hidráulicas á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Obras Hidráulicas para adquirir de la casa Victor Zuffiarre los artículos detallados á fs 3 en la cantidad de trecientos pesos moneda nacional ($ 300), que se abonará con los fondos destinados á "Canal Saneamiento Riacho Uruguay".

Previa toma de razón por la Dirección de Contabilidad, vuelva á la Dirección de Obras Hidraúlicas á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1899.

Vistas las propuestas presentadao y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Obras Hidráulicas para adquirir de la casa P. Landó y Cia. los materiales detallados á foja 1, en la cantidad de novecientos pesos ochenta centavos monena nacional ($ 900,80) que se abonará con los fondos destinados á "Obras Riachuelo".

Previa toma de razón por la Dirección de Contabilidad, vuelva á la de Obras Hidráulicas á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Obras Hidráulicas para adquirir de la casa José Rizzi los artículos especificados á fs 2, por la suma de ochocientos cuarenta y cuatro pesos ochenta centavos ($ 844, 80 m/n) con destino á las obras del Puerto de la Capital y Riachuelo.

Tómese razón por la Dirección General de Contabilidad, y fecho pase á la de Obras Hidráulicas á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 30 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Obras Hidráulicas, para adquirir de la casa Juan Pi-

ñón y Cª, los artículos detallados á fs. 2 en la cantidad de ochocientos cuarenta y cinco pesos cuarenta centavos ($ 845, 40 m/n), que se abonará con los fondos destinados á "Canal Saneamiento Riacho Uruguay".
Previa toma de razón por la Dirección de Contabilidad, vuelva á la de Obras Hidráulicas, á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 30 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Obras Hidráulicas, para adquirir de la casa C.Canavessi y Cª, los artículos detallados á fojas 3 en la cantidad de doscientos setenta y ocho pesos ($ 278), que se abonará con los fondos destinados á "Canal Saneamiento Riacho Uruguay".
Previa toma de razón por la Dirección de Contabilidad, vuelva á la de Obras Hidráulicas á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 30 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorizar á la Dirección General de Obras Hidráulicas, para adquirir de la casa Osvaldo Pini, los artículos detallados á fojas 3 con destino á las obras del Puerto de la Capital y Riachuelo, en la cantidad de novecientos veinte pesos moneda nacional ($ 920 m/n), que se obonará con los fondos destinados á "Obras Riachuelo".
Previa toma de razón por la Dirección de Contabilidad, vuelva á la de Obras Hidráulicas, á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 31 de 18 9.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Obras Hidráulicas, para adquirir de la casa José Rizzi, cuatro vigas viraró y dos vigas cedro, en la cantidad de novecientos ochenta y nueve pesos diez centavos moneda nacional ($ 989,10 m/n), que se abonará con los fondos destinados á "Obras Riachuelo".
Previa toma de razón por la Dirección de Contabilidad, vuelva á la de Obras Hidráulicas, á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires Octubre 31 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Obras Hidráulicas, para adquirir de la casa José Rizzi, los artículos que se detallan á fojas 2 con destino á la Comisión de estudios del Paraná inferior, en la cantidad de seiscientos setenta y cinco pesos cuarenta y nueve centavos ($ 675,49 m/n), que se abonará con los fondos asignados para "Dragado y valizamiento del Rio Paraná".
Previa toma de razón por la Dirección de Contabilidad, vuelva á la de Obras Hidrálicas, á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Obras Hidráulicas, para adquirir de la casa Francioni Hnos. y Cia. cien metros cadena hierro "Patente" de Om 025 de espesor el eslabón por la cantidad de ($ 874,50) ochocientos setenta y cuatro pesos con cincuenta centavos moneda nacional, con destino á las obras del puerto de la Capital y Riachuelos,
Tómese razón por la Direccion de Contabilidad y fecho, pase á la de obras Hidraúlicas, á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 31 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Obras Hidráulicas, para adquirir de la casa Bianchi Hnos. y Cia., los artículos detallados á fojas 4 en la cantidad de novecientos cincuenta y siete pesos ochenta y seis centavos moneda nacional ($ 957,86), que se abonará con los fondos destinados á "Canal Saneamiento Riacho Uruguay".
Previa toma de razón por la Dirección de Contabilidad vuelva á la de Obras Hidráulicas, á sus efectos.

CIVIT.

Buenos Aires, Octubre 30 de 1899.

Vistas las propuestas presentadas y los informes producidos,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Dirección de Obras Hidraulicas, para adquirir de la casa Juan Piñón y Cia, los artículos detallados en la nota de pedidos corriente á fojas 2 por la suma de novecientos sesenta y siete pesos veinte centavos moneda nacional ($ 967,20), con destino á las obras del Rio Uruguay.
Previa toma de razon por la Dirección de Contabilidad, pase á la de Obras Hidráulicas á sus efectos.

CIVIT.

CRÓNICA ADMINISTRATIVA

ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO

Órden General Nº 307.

Buenos Aires, Noviembre 3 de 1899.

NOMBRAMIENTO—PASE

Por superior decreto de 27 de Octubre ppdo,, ha sido nombrado 2º Jefe del 1er. Batallón del Regimiento 6º de Infantería de Línea, el Mayor Don Enrique Jaureguiberry, del Estado Mayor General.

Por resolución superior de 2 del corriente, se ha dispuesto pase á prestar sus servicios en la Intendencia de Guerra, el Mayor Don Augusto Spika de la Plana Mayor Activa.
Lo que se comunica al Ejército, de órden de S. E. el Sr. Ministro de la Guerra.

Alejandro Montes de Oca.

Noviembre 3 de 1899.

S. p. m.—De guardia en el Detall General del Ejército, el Señor Mayor D. Cárlos Saborido.

Miguel P. Malarín.

Orden General—Nº 308

Buenos Aires, Noviembre 4 de 1899.

VISTA DE UNA CAUSA—SENTENCIAS

El Consejo de Guerra permanente para tropa del Ejército en la Capital, ha señalado el día 8 del corriente á las 12 y 30 p. m., para ser vista en acuerdo extraordinario la causa de los soldados Segundo Flores, Eugenio Palomino y Domingo Moreno del Regimiento 2 de Artillería á Caballo, acusados de hurto el primero y complicados en el hurto los otros dos.

Con fecha 25 de Octubre ppdo., el Exmo. Señor Presidente de la República, se ha servido imponer al procesado Cabo del 1er Batallón del Regimiento 8 de Infantería de Línea, Fausto Moreira, por el delito de deserción simple, la pena de diez dias de calabozo y un año de recargo en el servicio, de acuerdo con lo dispuesto por los artículos 571, 572, 728, 733 y 736 del Código de Justicia Militar.

El Exmo. Señor Presidente de la República, con fecha 25 de Octubre del corriente año, se ha servido imponer al procesado Capitán del Regimiento 11 de Caballería de Línea, Don Eduardo Castagnola, por haber cometido infracciones á los Reglamentos militares, la pena de dos meses de arresto en el cuartel de su Regimiento, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 38 del Reglamento de las faltas de disciplina.
Lo que se comunica al Ejército, de órden de S. E. el Señor Ministro de la Guerra.

Alejandro Montes de Oca.

Noviembre 4 de 1899.

S. p. m.—De guardia en el Delall General del Ejército, el Señor Mayor D. José Bruzzone.

Miguel P. Malarín

Órden General Nº 309

Buenos Aires, Noviembre 5 de 1899.

SENTENCIA:

El Exmo. Señor Presidente de la República, con fecha 26 de Octubre del corriente año, se ha servido mandar cumplir la sentencia del Consejo de Guerra permanente que actúa en la Capital Federal, que por el delito de insubordinación juzgó al soldado Hipólito Guerra, del Regimiento 2º de Artillería á Caballo, condenándolo á la pena de veinte y seis meses de prisión mayor, de acuerdo con lo establecido en los artículos 642, 643, 597 y 543 del Código de Justicia Militar, debiendo volver al servicio una vez cumplida su condena para integrar el tiempo que le falte y serle abonado el tiempo que ha permanecido en prisión preventiva en la forma siguiente:
Fué constituido en prisión preventiva el 15 de Setiembre de 1899.—Se dictó sentencia el 23 de Octubre de 1899.—Tiempo que se le abona por sentencia 19 dias.—Tiempo que le queda á cumplir desde el dia que se dictó sentencia: 2 años, 1 mes y 20 dias.
Lo que se comunica al Ejército, de órden de S. E. el Sr. Ministro de la Guerra.

Alejandro Montes de Oca.

Noviembre 5 de 1899.

S. p. m.—De guardia en el Detall General del Ejército, el Señor Mayor D. Agustin Carrasco.

Miguel P. Malarín.

ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA

Órden General—Nº 235.

Para su conocimiento, se transcribe á la Armada y Reparticiones dependientes del Ministerio, el siguiente superior decreto:

Ministerio de Marina

Octubre 24 de 1899.

Vistas las actuaciones del presente proceso y de acuerdo con lo dictaminado por el Sr. Auditor General,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Impóngase á los marineros timoneles Fortunato Mendoza, Eulogio Oliva

y conscripto Santiago Benitez, pertenecientes al crucero "25 de Mayo", acusados de haber quebrantado una consigna estando de sentinelas, la pena establecida en el artículo 698 del Código de Justicia Militar, recargándoseles en el servicio por el término de un año, dándose por compurgada la pena de calabozo de que hace mención el citado artículo, con el tiempo de arresto que llevan sufrido.

Art. 2º Comuníquese, anótese, dése en la Orden General y archívese.

ROCA.
M. RIVADAVIA.

Buenos Aires, Noviembree 4 de 1899.

Atilio S. Barilari.
Jefe del Estado Mayor.

Orden General Nº 236

Para su conocimiento, se transcribe á la Armada y Reparticiones dependientes del Ministerio, el siguiente superior decreto:

Ministerio de Marina,
Octubre 24 de 1899,

Vistas las actuaciones del presente proceso y de acuerdo con lo dictaminado por el Sr. Auditor General,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Inpóngase al soldado del Batallón Artillería de Costas, Facundo Rivero, acusado de haber facilitado la fuga del procesado sargento Luis Correa, la pena de seis meses de recargo en el servicio, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 862, inciso 3º del Código de Justicia Militar.

Art. 2º Comuníquese, anótese, dése en la Orden General y archívese.

ROCA.
M. RIVADAVIA.

Buenos Aires, Noviembre 4 de 1899.

Atilio S. Barilari.
Jefe del Estado Mayor.

Órden General Nº 237

Para su conocimiento se transcribe á la Armada y Reparticiones dependientes del Ministerio, la siguiente superior resolución

Ministerio de Marina.
Octubre 27 de 1899.

Vistas las actuaciones del presente proceso y de acuerdo con lo dictaminado por el Sr. Auditor General,

SE RESUELVE:

Sobreseer defenitivamente, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 342, inciso 2º del Código de Justicia Militar, en el presente proceso instruido con motivo de la varadura sufrida por el crucero Buenos Aires

Comuníquese, anótese, dése en la Orden General y archívese.

M. RIVADAVIA.

Buenos Aires, Noviembre 4 de 1899.

Atilio S. Barilari.
Jefe del Estado Mayor

Órden del Dia—Nº 231.

CUERPO GENERAL Y CUERPOS AUXILIARES.

Pases—Pasa à revistar á la Lista General, con fecha 1º del mes corriente, el Teniente de Fragata D. Juan Grierson.

A la Estación Central de Torpedos en el Tigre, el Teniente de Fragata D. Nicolás S. Cabral.

A la Prisión Militar, el Alférez de Navio D. Alejandro Pastor.

A la Estación Central de Torpedos en el Tigre, el Maquinista de 3ª clase D. Roberto Craig, del transporte "Rio Santa Cruz".

JUSTICIA MILITAR Y DISCIPLINA

Ha sido designado el Sr. Juez de Instrucción, Capitán de Fragata D. Juan E. Ballesteros, para que entienda en la causa del Cirujano de 2ª clase de la Armada Dr. D Matias E. Calandrelli.

CUERPO DE MARINERÍA

Ascensos—El condestable de 1ª clase Benito Martínez es ascendido á condestable tercero.

Pases—Del "Independencia" al "San Martin", el contramaestre 3º Jaime Lee. (Este pase debe hacerse efectivo en el dia).

Del Depósito del C. de Marineria á la División Bahia Blanca, un cabo timonel de 1ª clase.

Del "25 de Mayo" al "Pueyrredón" el condestable 3º Benito Martínez. (Este pase debe efectuarse en el dia)

DISPOSICIONES VARIAS

Cuerpo de Marinería.—El maestro de armas que por la Orden del dia Nº 230 se aumenta á la dotación del «Espora», es de 2ª clase, y el condestable que se suprime es de 2ª clase.

Todo lo que se hace saber, de órden del Señor Ministro de Marina.

Buenos Aires. Noviembre 5 de 1899.

Atilio S. Barilari.
Jefe de Estado Mayor.

CAJA DE CONVERSION

En Buenos Aires, á cuatro dias del mes de Noviembre de mil ochocientos noventa y nueve, reunidos en la Caja de Conversión los Señores Directores, Gerente, Contador, Tesorero y Secretario que firman, se procedió á destruir por el fuego, la suma de un millón doscientos treinta y siete mil ochenta pesos, en billetes de varias emisiones, recibidos por renovación.

Los billetes quemados, cuya clasificación queda especificada en planillas archivadas en Contaduria, son los siguientes:

Ley 3 de Noviembre de 1887	16.034	billetes	$ 431 662
« 6 « Setiembre « 1890	2.701	«	« 158.903
« 16 « Octubre « 1891	5.683	«	« 151 864
« 29 « « « 1891	103	«	« 20.600
« 8 « Enero de 1894 (con sello)	24.752	«	« 55.116
« 8 « « « 1894 (sin sello)	29.228	«	« 418.053
Em. antg. aut. Banco Nacional	121	«	» 882
	78.622	«	$ 1.237.080

Para constancia de lo que se deja expresado, se levantó la presente acta por duplicado.

Firmados—*R. Peró.—F. A. Benitez.—Belisario Lynch.—Carlos M. Marenco*, Gerente.—*P. Heurtley*, Contador.—*Juan Battaglini*, Tesorero. — *Alberto Aubone*, Secretario.

En Buenos Aires, á cuatro dias del mes de Noviembre de mil ochocientos noventa y nueve, reunidos en la Caja de Conversión los Señores Directores, Gerente, Contador, Tesorero y Secretario que firman, se procedió á destruir por el fuego, la suma de veintidos mil sesenta y un pesos con veinte centavos, en billetes de emisión menor, cangeados y renovados en virtud de la Ley Nº 3321.

Los billetes quemados, cuya clasificación queda especificada en planillas archivadas en Contaduria, son los siguientes:

Ley 4 de Octubre de 1883	2.773	billetes	$ 557.85
« 21 « Agosto « 1890	77.778	«	« 21.273.05
« 29 « Setiembre « 1891	1.827	«	« 230.30
	82.338		$ 22.061.20

A la renovación de los billetes de $ 0,50, corresponde la suma de $ 17.118 moneda nacional.

Para constancia de lo que se deja expresado, se levantó la presente acta por duplicado.

Firmados—*R. Peró.—F. A. Benitez.—Belisario Lynch. — Carlos M. Marenco*, Gerente.—*P. Heurtley*, Contador.—*Juan Battaglini*, Tesorero.—*Alberto Aubone*, Secretario.

ADUANA DE LA CAPITAL

Tipo oficial del oro 236.50 o/o

Total recaudado en el dia 4 de Noviembre de 1899

Recaudado en curso legal...	$ 64.900.24
Su equivalente en oro	27.440.70
Recaudado en oro sellado.....	23 029.83
Total á oro........... ...	50.470.53
Recaudado en curso legal.....	42 —

Total recaudado en el mes corriente

Recaudado en curso legal...	$ 139.093.30
Su equivalente en oro.......	58.460.37
Recaudado en oro sellado...	102.615.28
Total á oro................	161.075.65
Recaudado en curso legal...	117 —

Total en igual periodo del año anterior

Recaudado en curso legal....	$ 273.769.46
Su equivalente en oro......	112.599.18
Recaudado en oro sellado....	152.732.22
Total á oro..	265.331.40
Recaudado en curso legal.....	13.874.04

Diferencia en favor del mes de Noviembre del año 1898

Recaudado en curso legal....	$ 104.255.75
Total a oro............	13.757.0

Total recaudado en el transcurso del año corriente

Recaudado en curso legal..	$ 40.162.295.77
Su equivalente en oro......	18.006.097.14
Recaudado en oro sellado..	14.371.260.06
Total á oro.......	32.377.357.20
Recaudado en curso legal..	390.312.72

Total recaudado en igual periodo del año anterior

Recaudado en curso legal..	$ 37.051.947.96
Su equivalente en oro.. ..	13.990.056.66
Recaudado en oro sellado..	10.712.356.79
Total á oro................	24.702.413.45
Recaudado en curso legal..	1.148.950.04

Diferencia en favor de 1899.

Total á oro......	$ 7.674.943.75

Diferencia en favor de 1898

Recaudado en curso legal...	$ 758.637.82

Tipo oficial del oro 227.27 o/o

Renta recaudada en el dia 4 de Noviembre de 1899

Total á oro..................	$ 857.34
" en curso legal	767.059.40

AVISOS OFICIALES

Ministerio del Interior

Policia de la Capital.

LICITACIÓN

Por el presente aviso, se llama á licitación para la provisión de racionamiento de 550 individuos de tropa, del Cuerpo de Bomberos de la Capital, durante el año 1900. Las propuestas se harán por cada ración diaria, comprendiéndose por esta el desayuno, el almuerzo y la comida, á saber: por la mañana un jarro de café con azúcar y un pan de cien gramos; para el almuerzo y comida, un puchero con arroz, fideos y verdura abundante, 450 gramos de carne cocida con su caldo correspondiente y un pan de 150 gramos. Se variarán las comidas con raciones de carne asada de igual peso, más una ensalada y sopa, ó en

su defecto sopa y guiso, los dias que se designen.

Será de cuenta del proveedor, todo servicio de cocina y de mesa de tropa, en la forma que se haya establecido y la comida se entregará caliente y en buenas condiciones á la hora que se designe, tanto en el cuartel como en los diversos destacamentos que se tienen establecidos ó que en adelante se establezcan.

Todos los artículos de consumo serán de primera calidad.

Cada vez que se falte al cumplimiento á algunas de las clàusulas del contrato que se celebre, se adquirirá el racionamiento directamente, por cuenta del proveedor, quien tendrá que abonar lo más que importe.

El licitador á quien se adjudique esta proveeduría, contraerá las obligaciones de racionar á los agentes de policía cuando sea necesario y el jefe de la repartición lo ordene, en las mismas condiciones y por el mismo precio que se acepte para los bomberos.

Las propuestas se presentarán cerradas, en papel sellado correspondiente, el dia Viérnes 1º de Diciembre próximo, á las 2 y 30 p. m. en el despacho de la Jefatura, y serán abiertas en presencia de los interesados y Escribano de Gobierno.

No se tomarán en consideración las propuestas que no vengan firmadas por un fiador de reconocida responsabilidad, las que no se ajusten extrictamente á las condiciones estipuladas y las que no vengan acompañadas de un certificado en que conste haber depositado en el Banco de la Nación, á la órden del Jefe de Policía, el cinco por ciento de importe anual de la propuesta, en efectivo ó en titulos nacionales.

El pago se hará mensualmente, previa tramitación de la cuenta acompañada de los debidos justificativos.—Buenos Aires, Noviembre 4 de 1899.—*Juan M. Oyuela*, Comisario de Ordenes. 1º-D.

Policía de la Capital

AVISO DE LICITACIÓN

Por el presente se llama á licitación para la manutención de los detenidos en este departamento y Depósito de Contraventores, en el año de 1900. La ración para cada individuo será de novecientos gramos de carne gorda, treinta y cinco de fariña, doscientos cincuenta id de papas, sesenta id de arroz, treinta id de porotos, quince id de fideos, la verdura necesaria y un pan de cien gramos; debiendo hacerse este racionamiento en la siguiente forma. Para el almuerzo durante todos los dias de la semana: sopa de caldo con arroz, papas, verdura y puchero. Para la comida: Lunes; sopa de caldo con fariña, y guiso con grasa, carne, porotos, arroz y papas.—Martes; sopa de menestra con arroz, papas, fideos porotos, verdura y puchero.—Miércoles; sopa de sémola, caldo, guiso, de carne con grasa, papas, arroz y porotos.—Jueves; sopa de caldo con fariña y guiso de carne, con grasa, papas, arroz y porotos.—Viernes; sopa de menestra con arroz, fideos, papas, porotos, verdura y puchero.—Sábado; sopa de sémola, caldo y guiso, de carne con grasa, arroz, papas, porotos y verdura.—Domingo; sopa de caldo con fariña y guiso de carne con grasa, arroz, papas, porotos y verdura. Todos los artículos mencionados deberán ser de primera calidad.

El precio se establecerá por ración diaria, comprendiéndose por esta el almuerzo y comida. El contratista entregará las raciones á la hora que se indique. en calderas apropiadas al objeto y de manera que ellas se conserven en buen estado. El Alcaide y uno de los médicos serán los encargados de inspeccionar si los alimentos vienen en las condiciones estipuladas. No se tomarán en consideración las propuestas que no vengan firmadas por un fiador de reconocida responsabilidad, las que no se ajusten estrictamente á las condiciones expresadas y las que no acrediten haber depositado en el Banco de la Nación un fondo de garantía que no baje de la suma de *cinco* mil pesos moneda nacional ($ 5000 m/n), pudiéndose hacer este mismo depósito en títulos nacionales. El pago se hará mensualmente, previa tramitación de la cuenta. Las propuestas se presentarán cerradas el Jueves 30 de Noviembre del corriente año, en la Jefatura de Policía y se abrirán á las 3 p. m., en presencia de los interesados y del Escribano de Gobierno.—Buenos Aires, Octubre 31 de 1899.—*J. M. Oyuela*, Comisario de Ordenes.

Nbre-30

Dirección General de Correos y Telégrafos.

Llámase á licitación pública, durante 30 días, para la provisión de artículos pertenecientes á los siguientes ramos: ferretería, papelería, librería, artículos de goma, lampareria, balancería, hojalatería, pinturería y artículos de hierro enlozado. Las muestras, condiciones, etc., pueden consultarse en la Oficina "Muestrarios", de dos á cuatro. Las propuestas seran recibidas y abiertas públicamente el lúnes 20 de Noviembre á las 4 p. m.—Oficina Interventora de Compras, Moreno 483, Buenos Aires, Octubre 19 de 1899. *Luis Peluffo*, Vice-Director General. N-20

Departamento Nacional de Higiene.

LICITACIÓN

Se llama á licitación por el término de treinta días, para la proveeduría de placas de vidrio para el Conservatorio Nacional de Vacuna, de conformidad con el pliego de condiciones que está á disposición de los interesados, todos los días hábiles, en Secretaria, de 1 á 4 p. m.

Las propuestas se abrirán el día 23 de Noviembre entrante, á las 3 p. m., en presencia de los interesados y el Escribano General de Gobierno.—Buenos Aires, Octubre 23 de 1899.—*El Secretario*.

N-23

Departamento Nacional de Higiene.

LICITACIÓN

Se llama á licitación por el término de 30 días, para la provisión de carbón Cardiff de 1ª calidad para el Lazareto de Martin García, Hospital Flotante "Dr. Rodolfo del Viso" y vapor de Sanidad "Jenner", de conformidad con el pliego de condiciones enb está á disposición de los interesados, todos los días hábiles de 1 á 4 p. m., en Secretaría.

Las propuestas se abrirán el 23 de Noviembre de 1899 á las 3 p. m.—Buenos Aires, Octubre 23 de 1899.—*El Secretario*.

N-23

Departamento Nacional de Higiene.

LICITACIÓN

Se llama á licitación por el término de 30 días, para la proveeduría de racionamiento al personal del Lazareto de Martín García, tripulación del "Jenner" y Hospital Flotante, de conformidad con el pliego de condiciones que está á disposición de los interesados, todos los días hábiles, en Secretaría, de 1 á 4 p.m.

Las propuestas se abrirán el día 23 de Noviembre entrante á las 3 p.m.. en presencia de los interesados y el Escribano General de Gobierno—Buenos Aires, Octubre 23 de 1899—*El Secretario*.

N-23.

Departamento Nacional de Higiene

LICITACIÓN

Se llama á licitación por el término de 30 días, para la provisión de de terneras para el Conservatorio Nacional de Vacuna, de conformidad con el pliego de condiciones que está á disposición de los interesados, todos los dias hábiles de 1 á 4 p. m. en Secretaría.

Las propuestas se abrirán el dia 23 de Noviembre de 1899 á las 3 p. m.—Buenos Aires Octubre 23 de 1899.—*El Secretario*.

Nov.-23

Departamento Nacional de Higiene

LICITACIÓN

Se llama á licitación por el termino de 30 días, para la provisión de artículos Navales con destino al Lazareto de Martín García, Hospital Flotante "Dr. Rodolfo del Viso", Vapor de Sanidad "Jennier" y "Perseverancia", de conformidad con el pliego de condiciones que está á disposición de los interesados, todos los dias hábiles de 1 á 4 p. m., en Secretaría.

Las propuestas se abrirán el día 23 de Noviembre de 1899 á las 3 p. m.—Buenos Aires, Octubre 23 de 1899—*El Secretario*.

N-23

Departamento Nacional de Higiene

LICITACIÓN

Se llama á licitación por el término de 30 días, para la provisión de forraje con destino al Conservatorio Nacional de Vacuna y Oficina Sanitaria, de conformidad con el pliego de condiciones que está á disposición de los interesados, todos los dias hábiles de 1 á 4 p. m., en Secretaría.

Las propuestas se abrirán el dias 23 de Noviembre de 1899, á las 3 p. m.—Buenos Aires, Octubre 23 de 1899.—*El Secretario*.

23-N.

Departamento Nacional de Higiene

LICITACIÓN

Se llama á licitación por el término de 30 días, para administrar el Restaurant del Lazareto de Martin García destinado al servicio de los cuarentenarios, pasajeros de 1ª y 2ª clase y á los de igual clase que se encuetren á bordo del Hospital Flotante, de conformidad con el pliego de condiciones que está á disposición de los interesados, todos los días hábiles de 1 á 4 p. m., en Secretaría.

Las propuestas se abrirán el día 23 de Noviembre de 1899, á las 3 p. m.—Buenos Aires, Octubre 23 de 1899—*El Secretario*.

N-23

Departamento Nacional de Higiene

LICITACIÓN

Se llama á licitación por el término de 30 días, para la extracción y explotación de las basuras, cenizas y demás residuos de los buques en el Puerto de la Capital y Riachuelo, de conformidad con el pliego de condiciones que está á disposición de los interesados, todos los dias hábiles en Secretaría, de 1 á 4 p. m.

Las propuestas se abrirán el dia 23 de Noviembre entrante á las 3 p. m., en presencia de los interesados y el Escribano General de Gobierno—Buenos Aires, Octubre 23 de 1899—*El Secretorio*. 23-N

Ministerio de Hacienda

Contaduría General de la Nación

EDICTO

Por resolución de la Contaduría General y de conformidad con lo dispuesto por

la ley de Contabilidad, se cita y emplaza al ex-Contador de la Corbeta "La Argentina" Don Enrique J. Alvarez, para que en el término de diez dias, proceda á ingresar en Tesoreria General la suma de $ 621,55 m/n, por la que ha sido declarado deudor al Fisco.—*Los Secretarios.* N-18

Contaduria General de la Nación

EDICTO

Por resolución de la Contaduría General y de conformidad con lo dispuesto por los artículos 74 y 75 de la Ley de Contabilidad, se cita y emplaza al ex-Contratista de la Navegación á las costas del Sud, Don Ventura Oreiro, para que en el término de diez dias, proceda á ingresar en Tesoreria General, la suma $ 15.000 m/n, por la que ha sido declarado deudor al Fisco. *Los Secretarios.* N-18.

Crédito Público Nacional

SORTEO DE AMORTIZACIÓN

Ley de 2 de Setiembre de 1881.

Se hace saber á los tenedores de fondos públicos, creados por la ley arriba indicada, que en el sorteo practicado en el dia de la fecha han resultado amortizados los siguientes títulos:

Serie A de $ 100—Nos 189, 246, 295, 684, 724.

Serie B de $ 500—Nos 97, 142, 215, 218, 329, 519.

Serie C de $ 1000—Nos 89, 101, 154, 264, 312, 499, 551, 559, 637.

Atrasados.

Serie A—Nos 108, 137, 150, 198, 200, 206 225, 253, 281, 315, 351, 360, 392, 440, 601 647.

Serie B—Nos 272, 275, 292, 302, 330, 343, 462, 550.

Serie C—Nos 45, 116, 174, 272, 334, 406, 410, 464, 466, 549.

El pago de los títulos enumerados, así como el servicio de renta, se efectuará del 1º al 10 del mes entrante.—Buenos Aires, Octubre 21 de 1899.—El Secretario. N.-10

Administración de Contribucción Territorial y Patentes

Llámase á licitación por el término de un mes para la provisión é impresión de Registros, boletas, formularios, etc. necesarios para la recaudación del impuesto de patentes y contribución, durante el año 1900. —Las propuestas deberán presentarse de acuerdo con los pliego de condiciones, que pueden verse en Secretaria, todos los dias de 1 á 3 p. m., reservándose la Dirección General de Rentas, el derecho de rechazar todas las propuestas si así lo considerase conveniente.—Las propuestas se recibirán hasta el dia 13 de Noviembre próximo á la 1 p. m.—Octubre 12 de 1899.—*El Secretario.* Nbre.-15

Ministerio de J. é I. Pública

Penitenciaria Nacional

LICITACIÓN

Llámase á licitación pública por el término de 30 dias para la provision del consumo general del Establecimiento por el año 1900, dividido en nueve planillas.

Las propuestas deberán ser presentadas en un sello de cinco pesos moneda nacional, y acompañadas de un certificado de depósito en el Banco de la Nación Argentina por el 5 % del total de la propuesta en dinero efectivo ó títulos del Empréstito Interno y á la órden del Director de la Penitenciaría.

Las propuestas serán abiertas el dia 7 de Diciembre próximo á la 1 p. m., en el despacho del Director en presencia de los interesados y del Escribano Mayor de Gobierno.

Por datos y pliegos de condiciones recurrir á la Secretaria de la Dirección de 12 m. á 4 p. m.—Buenos Aires. Noviembre 7 de 1899.—*Rodolfo D. Avendaño.* Secretario. D.-7

LICITACIÓN

Llámase á licitación pública por el término de treinta días, á contar desde la fecha, para la presentación de propuestas cerradas relativas á la ejecución de obras de pintura, pavimentación, compostura de techo, etc. en el edificio que ocupa la Escuela Normal Nº 1º de Profesoras de esta Capital, calle Córdoba Nº 1951.

Las propuestas deberán ser acompañadas del depósito correspondiente á la órden del P. E. y demás garantias exigidas por la ley de Obras Públicas y se detallarán de acuerdo con las especificaciones que los interesados podrán consultar en la Secretaria de la Escuela, los dias hábiles de 2 á 4 p. m.

Vencido el término de este aviso, esta Dirección elevará las propuestas presentadas, al Ministerio de Instrucción Pública para su resolución.—Buenos Aires, Noviembre 6 de 1899.—*La Directora.* D-7

Penitenciaria Nacional.

LICITACIÓN

Llámase á licitación por el término de 30 dias, para la provisión de 2185 metros cuadrados de piedra Hamburguesa, de 0,58×0,58 completamente sanas, 2700 kilos de cal de Córdoba, 14,000 ladrillos de cal, 80 metros cúbicos de arena pura del rio, 8 metros cúbicos de arena de Montevideo, 77 metros cúbicos polvo de ladrillo y 6000 kilos de cal viva del Azul.

Las propuestas deberán ser presentadas en un sello de ($ 5 m/n) y acompañadas de un certificado de depósito en el Banco de la Nación Argentina por el 5 % del total de la propuesta, en dinero efectivo ó título del empréstito interno y á la órden del Director de la Penitenciaría.

Las propuestas serán abiertas el 1º de Diciembre á la 1 p. m. en el despacho del Director, en presencia de los interesados y del Escribano Mayor de Gobierno.

La entrega de los materiales deberá hacerse entre los veinte dias después de aceptada la propuesta

Por datos á la Secretaria de la Dirección de la Penitenciaría de 12 m. á 4 p m. los dias hábiles.—Buenos Aires, Noviembre 1º de 1899.—*Rodolfo D. Avendaño,* Secretario. D.-1º

Ministerio de Guerra

REQUISITORIA

Mariano Vázquez, Juez de Instrucción Militar y Mayor del Ejército Nacional.

En virtud de ignorarse el paradero del soldado conscripto Sirio Neira del Regimiento 2º de Artilleria á Caballo. Por medio de la presente, le cito, llamo y emplazo para que en el término de tres dias, contados desde su publicación, comparezca á la Sección Justicia del Estado Mayor General del Ejército, á fin de prestar declaración en la causa que le instruyo de Orden Superior, bajo apercibimiento de que de no hacerlo en el referido plazo será declarado rebelde siguiéndosele el juicio que como á tal haya lugar.—Capital Federal, Noviembre 6 de 1899—*Mariano Vázquez,* Mayor. N.-10

Ministerio de Marina

EDICTO

Por disposición del Señor Juez de Instrucción Militar, Capitán de Fragata Don Eduardo Lan, se cita, llama y emplaza, por medio del presente edicto, al marinero de 2ª Dermidio Guzmán, para que en el término de diez dias, contados desde su publicación, comparezca ante este Juzgado Militar, calle Charcas Nº 441, á fin de prestar declaración en la causa que se le sigue. —Capital Federal, Noviembre 2 de 1899.—*José Echevarrieta,* Secretario. N.-15

EDICTO

Por disposición del Señor Juez de Instrucción Militar, Teniente de Navío, Don Adolfo Argerich, se cita, llama y emplaza, por medio del presente edicto, al ex-Sargento 2º distinguido, del Batallón Artillería de Costas Luis A. Moisset, para que en el término de diez días, contados desde su publicación, comparezca ante este juzgado Militar, con residencia oficial en la Capital Federal, calle Charcas Nº 441, á objeto de prestar declaración en la causa que se instruye al ex-Sub-Prefecto de la Isla de los Estados, Teniente de Fragata Don Luis Demartini.—Capital Federal, Noviembre 2 de 1899.—*Pedro Ferrer,* Secretario. N.-15

REQUISITORIA

Don Daniel Blanco, Juez de Instrucción Militar y Capitán de Fragata de la Armada Nacional.

En virtud de ignorarse el paradero del ex marinero penado Felipe Martínez, cuya filiación es la siguiente: hijo de Antonio Martínez, y de Manuela H. de Martínez, argentino, marinero de oficio, de ventinueve años, de estatura 1 m. 75, trigueño, cabello negro, ojos pardos, naríz regular, boca idem, barba, bigote, soltero, sin señas particulares.

Por medio de la presente, le cito, llamo y emplazo para que, en el término de quince dias onsecesdoadt d su publicación, comparezca ante este Juzgado Militar con residencia Charcas Nº 441, á fin de prestar declaración en la causa que le instruyo de O. S., bajo apercibimiento de no hacerlo en el referido plazo, será declarado rebelde, siguiéndosele el juicio que como tal haya lugar.

A la vez exhorto y requiero á las autoridades civiles y militares, para que practiquen las diligencias pertinentes, hasta aprhender al referido acusado y en caso de conseguirlo, sea detenido y puesto á mi disposición.

El referido Felipe Martínez, fugose del lugar de su prisión, corbeta "La Argentina. Capital Federal, Octubre 28 de 1899.—*Daniel Blanco.* Nbre-15

EDICTO

Por disposición del señor Juez de Instrucción Militar, Capitán de Fragata Don Eduardo Lan, se cita, llama y emplaza por medio del presente edicto al marinero de primera del crucero acorazado "General San Martín", Martín Sigas, para que, en el término de diez dias, contados desde su publicación, comparezca ante este Juzgado Militar, calle Charcas Nº 441, á fin de prestar declaración en la causa que se le sigue.—Octubre 27—*José D. Echevarrieta,* Secretario. N-7

AVISO

Por el presente se cita, llama y emplaza por el término de treinta dias á los que se

consideren con derecho al patacho Nacional denominado "Angelita", que se encuentra abandonado en la márgen Sud del Riachuelo, próximo al varadero del Señor Agustin Guastavino; previniéndose que si vencido dicho término no fuere reclamado, se procederá con arreglo á lo que dispo en los reglamentos.—Buenos Aires, Octubre 26 de 1899.—*Enrique Victorica.* 1º-D.

Ministerio de Agricultura

Dirección de Inmigración

LICITACIÓN

Llámase á licitación para el día 1º de Diciembre á las 2. p. m. para los siguientes servicios separadamente, durante el próximo año de 1900; I Carne y verduras; II Pan; III Víveres secos: IV Acarreo de equipajes de inmigrantes en la Capital. Los pliegos de condiciones estarán á disposición de los interesados, todos los dias hábiles de 1 á 4 p. m. en la Secretaria de la Dirección, Calle Bolivar Nº 753—Buenos Aires, Octubre 30 de 1899.—*El Oficial Mayor.* D.- 1º

Ministerio de Obras Públicas

LICITACIÓN

Llámase á licitación para la impresión de mil ejemplares de la Estadistica de los Ferro Carriles nacionales. Las condiciones de la licitación se encontrarán en la Direccion General de Contabilidad (casa de Gobierno 3er piso), hasta el 15 de Noviembre próximo, dia en que tendrá lugar la licitación, debiéndose abrir las propuestas á las 3 p. m. en la precitada Dirección. N.-15

LICITACIÓN

Llámase á licitación para los trabajos de pintura en el Palacio de Gobierno. Las condiciones de la licitación se encontrarán en la Dirección General de Contabilidad (casa de Gobierno 3er piso). hasta el dia 1º de Diciembre próximo, dia en que tendrá lugar la licitación, debiéndose abrir las propuestas á las 3 p. m. en la precitada Dirección. D.-1º

LICITACIÓN

Llámase á licitación para las reparaciones en el edificio de la Facultad de Ciencias Exactas, Fisicas y Naturales de la Universidad Nacional de Córdoba.

Las condiciones de la licitación se encontrarán en la Dirección General de Contabilidad (Casa de Gobierno 3er piso) ó en el Juzgado Federal en Córdoba, hasta el 23 de Noviembre próximo, dia en que tendrá lugar la licitación, conjuntamente en Córdoba y en esta Capital, debiéndose abrir las propuestas á las 3 p. m. 23 Nbre.

LICITACIÓN

Llámase á licitación para las reparaciones á efectuarse en el edificio que ocupa el Colegio Nacional de San Juan.

Las condiones de la licitación se encontrarán en la Dirección General de Contabilidad (Casa de Gobierno 3er piso) ó en el Juzgado Federal en San Juan, hasta el dia 15 de Noviembre próximo, dia en que tendrá lugar la licitación conjuntamente en San Juan y en esta Capital, debiéndose abrir las propuestas á las 3 p. m. 15-Nbre.

LICITACIÓN

Llamase á licitación para la provisión de 1.500 metros cúbicos de madera dura, para la construcción del Muelle del Rosario. Las condiciones de la licitación se encontrarán en la Dirección General de Contabilidad (Casa de Gobierno 3er piso) ó en el Juzgado Federal en el Rosario, hasta el dia 9 de Noviembre en que tendrá lugar la licitación, conjuntamente en el Rosario, y en esta Capital, debiéndose abrir las propuestas á las 3 p. m. 9-N.

Oficina de movimiento y conservación de las Obras del Puerto de la Capital.

Aviso de licitación para la reparación del mu lle de madera de la Dársena Sur del Puerto de la Capital.

Llámase á licitación por el término de sesenta dias, á contar desde la fecha, para la presentación de propuestas para efectuar la reparación del muelle de madera de la Dársena Sur, costado Oeste, de acuerdo á los planos, pliegos de condiciones y especificaciones que se encuentran á disposición de los interesados en esta oficina, de 9 á 11 y de 12 á 5 p. m., todos los días hábiles—Las propuestas se presentarán el dia 14 de Diciembre del corriente año, á las 2 p. m. ante el señor Ingeniero jefe, Escribano de Gobierno y licitantes que concurran, debiendo estos llenar los requisitos exigidos por las leyes de Obras Públicas y Contabilidad.—Buenos Aires, Octubre 16 de 1899.—*Cipriano N. Gimenez,* Secretario. D.-14

Dirección General de Obras de Salubridad

Se llama á licitación por treinta dias, para la ejecución de las obras de ampliación de las domiciliarias de la Casa de Aislamiento.

Los planos y pliego de condiciones, pueden consultarse en la Inspección General de Funcionamiento y Cloacas Domiciliarias. Rivadavia 1255, los dias hábiles de 1 á 4 p. m

La apertura de las propuestas se verificará el 20 de Noviembre de 1899, á las dos p. m. en Secretaria.—Buenos Aires, Octubre 21 de 1899.—*S. Ghigliazza,* Oficial Mayor. N-20.

LICITACIÓN

Llámase á licitación pública por el término de treinta dias á contar de la fecha, para la construcción de una vereda de piedra en la Calle Caseros entre Pasco y Pichincha que mide 767 metros cuadrados;

a) La vereda se construirá con piedra Martelina ó de Hamburgo, debiendo darse precio por las dos;

b) Las piedras se colocarán sobre un contrapiso de cascote y mezcla de 10 centimetros de espesor bien apisonado en la proporción de 5 partes de cascote y 1 de mezcla;

c) La mezcla se ha de componer de 1 parte de cal viva del Azul, 2 de arena del río. 1 de polvo de ladrillo, debiéndose cubrir las juntas con una mezcla de concreto de 1 por 3;

d) El desmonte de la vereda y trasporte de la tierra, estará á cargo del constructor;

e) En garantia del fiel cumplimiento de esta licitación, el constructor queda obligado á acompañar un certificado de depósito en el Banco de la Nación Argentina, á la órden de esta Dirección, por la suma de 500 pesos moneda nacional el cual será devuelto una vez cumplido el contrato ó antes si no le es aceptada la propuesta;

f) Las propuestas deberán presentarse en la Dirección de la Casa de Corrección de Menores Varones, en el sello de ley y serán abiertas el mártes 14 del mes próximo á las 2 p. m. en presencia del Escribano Mayor de Gobierno y los licitantes que concurran al acto.—Buenos Aires, Octubre 18 de 1899.—*Pedro Bertrana,* Vice-Director. N-24

Dirección General de Obras de Salubridad

LICITACIÓN

Se llama á licitación por el término de treinta dias para la ejecución de reparaciones en las obras domiciliarias del Colegio Nacional de la Capital, Bolivar 263.

Los planos y pliegos de condiciones pueden consultarse en la Inspección General de Funcionamiento y Cloacas Domiciliarias.—Rivadavia 1255, los dias hábiles de 1 á 4 p. m.

La apertura de las propuestas se verificarán el día 9 de Noviembre de 1899 á las dos p. m.—Buenos Aires, Octubre 9 de 1899.—*G. Ghigliazza,* Oficial Mayor. 15-Nbre.

Dirección General de Vias de Comunicación

De acuerdo con el decreto del Poder Ejecutivo del 28 de Junio último, llámase á concurso á las casas constructoras del ramo, que tengan representantes debidamente acreditados en el país, para presentar proyectos, pliegos de condiciones y propuestas de trenes de dragado, de acuerdo con las bases que se entregarán, previa reposición de sellos, en la Inspección General de Navegación y Puertos—Casa de Gobierno—3er piso.

Los proyectos y propuestas deberán entregarse en el despacho del Señor Sub-Secretario de Obras Públicas, bajo sobre cerrado, el 14 de Diciembre próximo, á las 3 p. m., donde se abrirán en presencia de los interesados que concurran.—Buenos Aires, Julio 13 de 1899. Db.-14

Venta del Ferro Carril Nacional Andino

LICITACIÓN

En cumplimiento de lo dispuesto en la ley núm. 3794 el P. E. por decreto de la fecha, ha señalado el día 14 de Diciembre próximo para que se reciban propuestas para la compra del Ferro Carril Nacional Andino de Villa María á Villa Mercedes y ramal de este último punto á La Toma.

Los interesados podrán ocurrir en demanda del pliego de condiciones y demás datos, á la Dirección de Vias de Comunicación.—Casa de Gobierno Piso 3º

Las propuestas se abrirán en la Sub-Secretaria de Obras Públicas, el dia señalado á las 2 p. m. en presencia de los interesados que concurran.—Buenos Aires, Setiembre 5 de 1899.—*H. Bustos Morón,* Sub-Secretario de Obras Públicas. Pmte.

AVISO Á LOS NAVEGANTES

SECCION HIDROGRAFIA FAROS Y VALIZAS

AMÉRICA DEL SUD—COSTA ESTE.

Nº 841—República Argentina—Puerto Belgrano—Remoción de una boya.—Se han recibido informaciones fechadas el 28 de Junio de 1899 del Comandante del buque de guerra británico "Pegasus" capitán C. H. Cochrane, que la boya roja Nº 7 en la entrada al puerto Belgrano (Bahía Blanca), ha sido fondeada en el lado Sud del canal; los buques deberán en consecuencia pasar al Norte de ella.

Posición aproximada: Lat: 39º 0' S. Long. 61º 52' O.

La nota en la carta Nº 1331, ha sido rectificada.

Véanse carta inglesa Nº 1331 y South America Pilot part. I, 1893, pág. 305.

(Not. to Mar. Nº 484—Londres 1899).

Nº 842—República Oriental del Uruguay—Rio de la Plata—Proximidades de Colonia—Casco á pique—Se ha recibido informaciones del comandante del buque de guerra británico "Beagle", comander Hon. H.

A. S. Stanhopt, que el casco á pique de un velero aparentemente pequeño, cuyo palo emerge 10 pies, yace sumergido entre las islas "San Gabriel y Farallon", en las proximidades de Colonia. Desde el casco se marca al faro de Farallón al S. 74° O. (mag.), distante 10 1/4 cables y á la extremidad Oeste. de la isla San Gabriel Oeste al N. 9° O. (mag.)
Posición aproximada en la carta inglesa N° 2094: lat: 34° 28' 50" S. long: 57° 54' 10" O.
Variación en 1899, 8° E.
Véanse cartas inglesas N^os^ 1751, 2004 y South America Pilot part. I, 1893, pág. 245.
(Not. to Mar. n° 474.—Londres 1899.)

AMÉRICA DEL SUD—COSTA OESTE

N° 843—República de Chile.—Datos sobre el Puerto de Ballena.—Isla O'Brien Whade Boat Sound.—El Sr. comandante del Transporte "1° de Mayo" Teniente de Fragata Guillermo Jurgensen, informa que el tenedero del puerto "Ballena" resulta ser malo con viento del NE. por ser su fondo conchilla y piedras grandes.
Posición aproximada: Lat: 54° 52' 20" S. Long: 70° 33' 22" O.
Véanse cartas inglesas N^os^ 554, 559.

AMÉRICA DEL SUD—COSTA ESTE.

N° 844—República Argentina—Golfo San Matías—Datos hidrográficos sobre el puerto San Antonio.—El comandante del crucero "Buenos Aires", capitán de fragata D. Juan A. Martin, comunica lo siguiente:
El veril del banco "Reparo", hácia el S. E., parece haberse unido á los pequeños bancos aislados, que indica la carta inglesa en la medianía de la canal
El banco "Reparo", se ha extendido hacia el S.E. y el banquito que la carta da con 3 y 2 1/2 brazas de agua próximo á él forma esa misma cola S.E., quedando un poco más al Norte de la posición que se le asignaba.
Parecen haber desaparecido los bancos cubiertos respectivamente por 3 y 2 brazas, señalados en la medianía del canal, en el cuarterón del almirantazgo inglés, habiendo una canal con mayor agua que la indicada en la carta.
El banco "Lobos" no parece haber cambiado
Véanse carta inglesa N° 1327 y South America Pilot, part. I, 1893, pág. 325.

AMÉRICA DEL SUD—COSTA ESTE.

N° 845.—Isla Beagle.—Datos hidrográficos sobre canal Beagle y las islas "Picton", "Snipe" y "Navarino".—El comandante del Crucero "Buenos Aires", capitán de fragata Don Juan A. Martin, comunica lo siguiente:
La isla "Snipe", es alta con algún pasto ó por lo menos coloreada de verde. Los islotes al N. O. de "Picton" tienen tierra vegetal, son de regular altura con cachiyuyo alrededor, habiendo además algunos manchones entre ellos y "Picton" proximamente donde la carta marca sondas de 10 y 20 brazas, en las que sólo se han encontrado de 3 á 5 (carta N° 1373).
Por fuera del cabo "Marin" (Extremo S. E. de Picton) se extiende un gran manchón de cachiyuyo en todas direcciones, por fuera de él y á más de media milla había 10 brazas de agua y algunos cachiyuyos fijos, aislados en ese braceaje.
Según se desprende de los trabajos la parte principal y más profunda del canal de "Beagle" pasa junto á la costa de las islas "Navarino" de donde va levantando el fondo hasta la isla "Picton" En la parte N. E. de la isla "Navarino" en el paralelo 55, cerca de donde la carta marca un manchón de cachiyuyo se encontrarán 17 brazas de agua, sobre el mismo 5 brazas y 7 á 9 á la orilla del cachiyuyo, encontrándose al seguir la costa N. E. de la isla "Navarino" profundidades variables entre 40 y 70 brazas según la distancia á lacosta.
La parte del canal de "Beagle" entre islas "Picton" y "Navarino", no ofrece dificultad para la navegación. Las dos rocas señaladas en la carta, aunque tienen poca altura son visibles á la distancia, sin contar que están señaladas por cachiyuyo, teniendo mucha profundidad en sus inmediaciones.
Véanse cartas inglesas 1373, 559 y South America Pilot part, II. 1895, págs. 50, 51.

N° 846—Datos hidrográficos sobre puerto "Madryn" y bahía Craker (Golfo Nuevo).—La oficialidad de la División Bahía Blanca efectuó los siguientes trabajos.
Se reconoció el banco de 4 brazas que se encuentra al N. de Shoal Bluff. Este banco es de muy poca extensión y está rodeado por fondos de 12 á 14 brazas de agua; el fondo es tosca y arena rugia y gruesa. Se reconocio igualmente todo el trecho comprendido entre "Shoal Bluff" y Punta del Este, encontrando en esos parajes mucho cachiyuyo.
De sondajes practicados en puerto "Madryn (Golfo Nuevo) sobre el banco que se extiende al N. E. del muelle y á corta distancia de la costa, resulta que ofrece peligros para los buques que se sirven de la carta del Almirantazgo Inglés para tomar fondeaderos, pues en la parte más saliente de este banco, á 1200 metros de la costa, sólo hay tres brazas de agua en marea baja.
Para fondear cerca de tierra se debe considerar como un limite hacia el N. la linea E. O. que pasa por el muelle. Utilizando las valizas que fueron establecidas por personal de la Escuadra se encontrará buen fondeadero para los buques de todo calado seguiendo las reglas siguientes: después de estar zafo de los bancos de Punta del Este gobernar para tomar la enfilación, punta del muelle por valiza grande, la que se seguirá hasta encontrar el braceaje que necesita el buque. Cuando demore por el través del rumbo de la enfilación, la valiza pequeña establecida en los médanos al S. de la población, se hallará buen tenedero para los buques grandes en once brazas de agua.
El banco de 2 3/4 brazas, indicado en la carta inglesa N° 1290 á 5 millas al N. 80° E. del "Shoal Bluff" y que lleva la inscripción "reported in 1887" no ha podido ser hallado á pesar de que se le buscó con cuidado.

Bahía "Chaker".—Hay que tener en cuenta que el cabo situado al NO. de "Chacker Bay" despide una restinga, á la que es conveniente darle un resguardo de una milla cuando se salga para "Madryn".
El galpón de las pesquerías se encuentra en la punta S. E. de la bahía, para fondear, gobernar un poco á la derecha del medio de la bahía dando fondo en 10 brazas á N. 54 O. verd. del galpón y á una distancia de este de mil metros.
Véanse carta inglesa N° 1290 y South América Pilot part. I, 1893, págs. 330, 331

AMÉRICA DEL SUD—COSTA SUD

N° 847—República Argentina—Datos sobre medios de vida en "Puerto Belgrano"—El Señor Director General de las Obras del Puerto Militar en "Puerto Belgrano", Ingeniero Don Luis Luiggi, ha comunicado los datos siguientes, sobre los medios de vida en aquel puerto:
Hay un tren diario á "Buenos Aires" y otro de vuelta que sale de "Puerto Militar" por la mañana para llegar á Buenos Aires al día siguiente á las 7 h. a. m.
Dos trenes de ida y otros tantos de vuelta, hacen rápida la comunicación con la Estación "Ingeniero White", antes "El Puerto" y con "Bahía Blanca".
La correspondencia con "Buenos Aires", se recibe en ambas partes, al día siguiente de su expedición; además hay un servicio permanente, la Oficina del Telegráfo Nacional en comunicación directa con Buenos Aires.
La Empresa Constructora, en su taller mecánico, puede hacer reparaciones de relativa importancia. Pueden los remolcadores de la misma empresa y demás buques de su propiedad, prestar auxilio á los navegantes que lo solicitasen, en caso de varadura, etc.
Puede abastecer en caso de necesidad, de agua potable en el tanque de las Obras, en el muelle de "Punta Alta".
El médico permanente al servicio de las Obras, puede prestar su cooperación, en caso de enfermedades urgentes, á pesar de que el clima benigno y aire sano, hacen que sean desconocidas en la localidad, las enfermedades epidémicas ó contagiosas.
Un mercado y dos almacenes algo importantes y varias pequeñas casas de ne ocio, podrán abastecer de víveres frescos, tanto en "Punta Alta", como en arroyo "Pareja". Hay un hotel bastante bueno, con Restaurant y cuartos de huéspedes. Además hay varios servicios de carruajes y carros para trasladarse á "Arroyo Pareja" ó á Bahía Blanca.
Véanse carta inglesa N° 1331 y South America Pilot, part. I, 1893, págs. 302 á 307.

Buenos Aires, Octubre 5 de 1899

Luis A. Imperiale.

N° 740.—Francia.—Escollo al Sud del placer des Létruns, cercanías de Saint Malo.—Un escollo que vela 0, 6 metro en marea baja, se encuentra á 420 metros al S. 78° 30' E. de "Létruns" hacia abajo y al Sud del placer des Létruns. Este escollo situado en el sitio en que la carta indica un bajo fondo de 0, 1 metro está muy próximo y al NE. de la boya roja á campana del "Létruns".

Véanse cartas inglesas N^os^ 2669 B, 2700 y Channel Pilot, part. II, 1897.
(Avis aux navig. N° 121- Paris 1899).

AMÉRICA DEL SUD—COSTA OESTE.

N° 741—República del Perú—Caleta de Zorritas—Colocación de boyas para señalar un casco á pique—La Legación de la República Argentina en Lima, ha remitido con fecha Julio 7 del corriente año, el aviso siguiente:
Desde el 2 de Junio de 1899, han sido colocadas dos boyas en la parte Sud de la caleta de "Zorritas", para marcar el sitio donde se halla sumergido el vapor inglés "Mineral", cuyos restos se cubren en pleamar, lo cual ofrece el peligro á los buques que entran al fondeadero.
Posición aproximada: lat. 3° 41' 15" S. Long. 80° 36' 45" O.
Las boyas están pintadas de rojo y fondeadas una á proa y otra á popa del buque sumergido, el que se encuentra en 8 m. de agua y á 500 de la cabeza del muelle.
Véanse carta inglesa N° 1813 y South America Pilot, vol. II, 1895, pág. 532.
(Secc. de Hidro. Buenos Aires 1899).

COSTAS ATLÁNTICAS DE EUROPA.

N° 742—Francia—Roca al N. O. de Nez-de-Jobourg—Se encuentra una roca cubierta por 0, m. 6 de agua en baja marea, á 1046 metros al N. 53° O. del semáforo de "Nez-de-Jobourg", y á 280 metros al N. 30° O. de la roca de la "Dossiera.
Posición aproximada: lal. 49° 41' 1" N. Long. 1° 57' 22" O.
Véanse carta inglesa N° 2669 *a*, y Channel Pilot, part. II, 1897.
(Avis aux navig. N° 118—Paris 1899).

Nº 743 Francia—Roca al E. S. E. de la isla Pelée, proximidades del puerto de Becquet—Se encuentra una roca cubierta por 0, m. 5 de agua en baja marea á 1550 metros al N. 35º O., en la entrada del puerto de "Becquet", en el lugar donde indican las cartas una profundidad de 3 m. 2.

Posición aproximada: lat. 49º 40' 2" N. Long. 1º 33' 33" O.

Véanse carta inglesa Nº 2669 *a*, y Channel Pilot, part. II, 1897.

(Avis aux navig. Nº 118—Paris 1899.)

Nº 744—Francia—Muertos en la rada de "Portrieux"—Dos muertos han sido colocados en la rada de "Portrieux". El primero se encuentra á 858 metros al E. de la luz del muelle de "Portrieux", y á 790 metros al N. 22º E., de la torre Four.

Situación aproximada: lat 48º 38' 44" N. Long. 2º 48' 40" O.

La segunda se encuentra á 200 metros al S. 42º 30' E. de la primera.

Véanse carta inglesa Nº 2669 B, y Channel Pilot, part. II, 1897.

(Avis aux navig. Nº 121—Paris 1899).

Nº 745—Francia—Escollos en la rada de Dielette—Existen dos rocas al N. O. del Puerto de "Dielette" una cubierta por dos metros en baja marea se encuentra 500 metros al N. O. del faro del extremo del muelle Oeste, la otra cubierta por 1 m. 6 en baja marea, se halla á 170 mts. al S. 57º E. de la primera.

Estas rocas se encuentran próximas á la enfilación de las dos luces que señalan la dirección que debe seguirse para entrar en el puerto.

Posición aproximada de la roca de 2 m; lat: 49º 33' 22" N; Long. 1º 52' 10" O.

Véanse carta inglesa Nº 2669 A y Channel Pilot, part. II 1897.

Avis aux navig Nº. 118, Paris 1899.

Nº 746.—Francia.—Escollos y peligros en los alrededores de Saint Malo.—Existe una roca que vela 6 m. 5 sobre el nivel de las más bajas mareas, en la bahía "Botineuf" á 620 metros al S 14º 20' E del semáforo de "Mont Benard". La isla de "Cezembre" está unida á las rocas NO. de "Herbiers" por un banco de arena y algas que sobresalen 1 m. 10 sobre el nivel de las más bajas mareas. Una roca que vela como 1 metro existe à corta distancia al O. de la isla de "Cezembre" á 760 m. al N 22º del jaro del "Grand Jardin". Un banco de arena que queda á flor de agua en las mayores bajantes, se extiende de la roca "Bouquetiers", velando 2 m. 3, desde "Bouquetiers" hasta Hamon, la más occidental de las rocas del placer de "Pierres de la Savate". Una roca que vela 2 m. 5 en las más bajas mareas yace á 950 metros al S. 61º E. de la torre de "Boujaron". Una roca á flor de agua en las más bajas mareas existe á 330 metros al N 17º 30' E de la bahía de Ouvras.

Véanse carta inglesa Nº 2700 y Channel Pilot part II 1897.

(Avis aux navig. nº 118,—Paris 1899.)

Nº 747.—Francia.—Escollo cerca de la torre de la "Longue" Rocas de Saint Quay—Existe á 0, 2 milla al N 17º E de la torre de "Longue" una roca cubierta en baja mar por 3 m. 5 de agua.

Posición aproximada: lat. 48º 38' 7" N, long. 2º 44' 37" O.

Véanse carta inglesa Nº 2669 B y Channel Pilot part II 1897.

(Avis aux navig. nº 118,—Paris 1899.)

COSTAS ATLÁNTICAS DE EUROPA

Nº 748.—Francia.—Rocas en las proximidades de la isla de Molène.—El Señor Ingeniero Hidrógrafo Renaud, Jefe de la misión de los alrededores de Brest informa que ha reconocido la existencia de una roca peligrosa cuya cima vela 0, m. 5 en baja mar, situada á 0, 46 milla al N 12º E de la roca de "Men Briant".

Posición aproximada: lat. 48º 23' 40" N, long. 4º 55' 50" O.

Nota:—Esta roca parece ser la misma que fué denunciada anteriormente á 1460 metros al N 17º 30' O de la roca Clossen Malage.

Véanse carta inglesa Nº 2643 y Sailing Directions for the West Coasts of France, Spain and Portugal 1891 pág. 26, 27.

(Avis aux navig. nº 125,—Paris 1899.

Nº 749—Francia—Proximidades de Molène—Erección de una valiza hidrográfica en "Men Briant"—Según avisa el Sr. Ingeniero hidrografo Renaud, Jefe de la misión en los airededores de Brest, se ha levantado una valiza roja con un coronamiento triangular en Men Briant, á fin de facilitar las operaciones de la misión hidrográfica.

El coronamiento de la valiza se encuentra á 10 metros sobre el cero de las cartas.

Posición aproximada: Lat: 18º 23' 12" N. Long. 4º 54' 59" O.

Véanse carta inglesa Nº 2647 y Sailing Directions for the West Coast of France, Spain and Portugal 1891, págs. 26, 27.

(Avis aux Navig. Nº 125, Paris 1899)

Luis A. Imperiale

Nº 737—Francia—Muertos en la bahía de la "Frenay"—Dos muertos han sido fondeados en la bahía de la "Frenay", el primero se encuentra á 1/2 milla al S. 7º E. del fuerte de "Llatte", en lat. 18º 39' 39" N., long. 2º 17' 01" O. aproximadamente. El segundo se encuentra á 200 metros al S. 34º O. del primero.

Véanse carta inglesa Nº 2669 B, y Channel Pilot, part. II 1897.

(Avis aux navig. Nº 121—Paris 1899).

Nº 738.—Francia.—Valiza en Punta Moulin.—Roca blanqueada (Bahía de la Frenay).—Sobre las rocas que bordean punta "Moulin", á 1 milla al N 7º 30' E de "Moulin des Salines", se ha instalado una valiza pintada de negro, en una posición aproximada de 48º 37' 38" de lat. Norte y 2º 18' de long. O.

La roca situada á 3/4 de milla al N 36º E, del campanario de "Sleboul" no está cubierto por el mar en ningún estado de la marea y ha sido blanqueada.

Véanse carta inglesa Nº 2669 *B* y Channel Pilot, part II 1897.

(Avis aux navig. nº 121,—Paris 1899.)

Nº 739.—Francia.—Torre sobre la roca Cannever (Punta Saint Cast).—Una torre roja ha sido erigida sobre la roca "Cannever" que vela 13 metros en las mayores bajamares, está situado á 1/4 de milla al Sud 84º E. del semáforo de la punta de "Saint Ca-t".

Posición aproximada: lat. 48º 38' 35", long. 2º 14' 30" O.

La valiza que señala el extremo del muelle de "Saint Cast", está pintada de rojo.

Véanse carta inglesa Nº 2669 b, y Channel Pilot, part. II, 1897.

(Avis aux navig. Nº 121—Paris 1899),

Nº 828—República Argentina—Profundidades en la barra del Río Negro—El Señor Comandante del Transporte "Azopardo", Teniente de Navío, Don Feliz Ponsati, informa que debido probablemente á las últimas crecientes del "Río Negro" su barra ha perdido como 2 1/2 pies de pofundidad y que actualmente solo hay en marea llena una y media braza larga (9 1/2 pies), en el sitio donde antes había 2 brazas, y que si bien la materia depositada es muy blanda y no ofrece peligro el golpear, existe la probabilidad de varar con riesgo, debido á las corrientes que tiran al través de la canal. Las mismas variaciones ha experimentado el canal del río que ha formado bancos donde antes había canal y vice-versa.

Véanse carta inglesa nº 1358 y South América Pilot, vol. I 1893, págs. 318, 319.

(Secc. de Hidro. Buenos Aires—1899).

P. A.
Luis A. Imperiale.

Tip. de la PENITENCIARÍA NACIONAL.